

## Innviðaráðuneytið

### Minnisblað

Viðtakandi: Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis  
Sendandi: Innviðaráðuneytið  
Dagsetning: 13.04.2023  
Málsnúmer: IRN22040059  
Bréfalykill: 3.1  
Tilgangur:  Til ákvörðunar  Til upplýsingar  
 Til undirritunar  Skv. beiðni ráðherra

Efni: Frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum – Viðbrögð við umsögnum

#### Efni minnisblaðsins

Minnisblað þetta er unnið að beiðni umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis. Koma í því fram viðbrögð ráðuneytisins við helstu athugasemdum sem fram hafa komið í umsögnum til nefndarinnar um frumvarp til laga um breytingar á umferðarlögum (EES-reglur og ökutæki).

#### Umsögn Reiðhjólábænda, félagasamtaka

Hér eru raktar athugasemdir samtakanna sem snúa beint að ákvæðum frumvarpsins og umferðarlaga. Samtökin gera athugasemd við að ekki verði sérstaklega tilgreint að 6. mgr. 42. gr. umferðarlaga taki einnig til smáfarartækja en ekki eingöngu reiðhjóla. Ekki sé síður þörf á að smáfarartæki sé lagt með þeim hætti að ekki stafi hættu eða truflun af.

Þá víkja samtökin að atriðum sem þau telja að bæta þurfi varðandi öryggi hjólreiðafólks almennt og öryggi ökumanna smáfarartækja sérstaklega. Vísast til 3. mgr. 23. gr. umferðarlaga og skyldu ökumanna til að tryggja að lágmarki 1,5 metra hliðarbil þegar ekið er fram úr reiðhjóli. Telja samtökin fulla ástæðu til að bæta smáfarartækjum við upptalninguna en taka þó fram að nauðsynlegt sé að ákvæðið verði tekið til endurskoðunar þar sem það sé gagnslaust í núverandi mynd.

Varðandi 25. gr. umferðarlaga um bann við framúrakstri telja samtökin að gagnvart hjólandi umferð hafi öll varúð verið felld brott með lokamálgrein hennar. Samtökin telja ákvæðið ekki verða skilið öðruvísi en svo að ökumönnum sé heimilt að taka fram úr hjólandi umferð, þar með talið umferð smáfarartækja, hvar og hvenær sem er óháð aðstæðum og hættu. Það er sagt stórfurðulegt með hliðsjón af kröfu um að tryggja skuli að lágmarki 1,5 metra hliðarbil þegar ekið er fram úr reiðhjóli.

Þá vekur það furðu samtakanna að við gildistöku nógildandi umferðarlaga, þann 1. janúar 2020, hafi lítið sem ekkert verið gert í því skyni að uppfæra ökukennslu og nauðsynleg gögn til samræmis við ný lög og nýjan veruleika. Enn sé notað kennslufni til B-réttinda þar sem varla sé minnst á umferð hjólandi eða hvernig ökumönnum beri að haga sér nærri þeirri umferð, þar með talið umferð smáfarartækja. Segir að í tengslum við fyrirbyggjandi frumvarp hljóti að þurfa að fara fram á það við þá sem sinna ökukennslu að lögð verði aukin áhersla á að brýna fyrir ökumönnum framtíðarinnar að taka tillit til smáfarartækja.

#### Afstæða ráðuneytisins

Í ljósi þess að lagt er til að nýrri málsgrein verði bætt við 42. gr. umferðarlaga þess efnis að um smáfarartæki og ökumann þess fari líkt og um reiðhjól og hjólreiðamann nema annað hafi sérstaklega verið tekið fram mun ákvæði 6. mgr. einnig taka til smáfarartækja. Því til viðbótar er, líkt og fram kemur í umsögn samtakanna, þegar kveðið á um það í 1. mgr. 28. gr. laganna að ekki megi stöðva ökutæki eða leggja því svo að það geti valdið hættu eða óþarfa óþægindum fyrir aðra umferð.

Að mati ráðuneytisins er ákvæði 3. mgr. 23. gr. um lágmarks hliðarbil þegar ekið er fram úr reiðhjólí skýrt. Samkvæmt 1. másl. þess ákvæðis skal hliðarbil vera nægilegt þegar ekið er fram úr öðru ökutæki. Þá er í 2. másl. sérstaklega mælt fyrir um að hliðarbil skuli að lágmarki vera 1,5 metrar þegar það ökutæki sem ekið er fram úr er reiðhjól eða létt bifhjól. Þar sem lagt er til að um smáfarartæki muni fara sem reiðhjól nema annað hafi verið tekið fram mun ákvæðið einnig eiga við um smáfarartæki, verði frumvarpið að lögum.

Ákvæði 4. mgr. 25. gr. verður þá ekki skilið svo að heimilt sé að aka fram úr reiðhjólí án tilhlýðilegrar varúðar. Sérreglu um lágmarks hliðarbil er að finna í 2. másl. 3. mgr. 23. gr. og ber ökumanni sem hyggst aka fram úr öðru ökutæki samkvæmt 2. mgr. 23. gr. að gæta þess að það sé unnt án hættu.

Taka má undir með samtökunum að ökukennslu verði á hverjum tíma að haga í samræmi við þær áskoranir sem ökuneminn mun mæta. Við það má bæta að meðal tillagna starfshóps um smáfarartæki var að tryggja að umferðarfræðsla færi fram í leik-, grunn- og framhaldsskólum í samræmi við 112. gr. umferðarlaga. Ráðuneytið mun fylgja þeirri tillögu eftir.

### **Umsögn Jóns Þórs Ólafssonar**

Í umsögninni segir að mögulegt sé að tryggja öryggi barna yngri en 13 ára með því að notast áfram við breyttan c-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga og bæta þar við hraðatakmarkum sem ættu við börn yngri en 13 ára. Þá væri um leið tryggt að þeim ökutækjum mætti ekki aka á akbraut. Segir að vélknúin hlaupahjól hönnuð fyrir börn yngri en 13 ára séu fánleg og að þau færi börnunum mikil lífsgæði við ferðir, til dæmis, í íþróttir og tómstundir. Mætti því gera breytingu þess efnis að slík ökutæki teldust áfram til reiðhjóla og væru hönnuð til aksturs á hraða allt að 16 km á klst.

Þá er á það bent að 25 km hámarkshraði smáfarartækja á klst. sé hættulega mikill hraði í kringum gangandi vegfarendur. Á reiðhjólí megi auðveldlega ná hraða í kringum 30-40 km á klst. á hjólastígum þar sem það sé öruggt. Það sé aftur á móti hættulegt að vera á 25 km á klst. hraða á smáfarartæki á götu þar sem leyfður hámarkshraði sé 30 km á klst. og bifreiðum stanslaust ekið fram úr. Til að auka öryggi allra vegfarenda sé því lagt til að umferðarhraði verði almennt miðaður við umferðarmannvirki og þá umferð sem gert sé ráð fyrir, en leyfilegur hámarkshraði smáfarartækja mætti þó ekki vera umfram 30 km á klst. Þá mætti orða breytingartillöguna svo, „Í kringum gangandi vegfarendur skal hámarkshraði ekki vera hærri en 10 km á klst. Hámarkshraði skal að öðru leyti miðast við hámarkshraða umferðarmannvirkis, t.d. 10 km á klst í vistgötu og bílastæðum.“ Segir að með þessu móti væri umferð smáfarartækja öruggari í bland við gangandi vegfarendur á gangstígum, í bland við bifreiðar á akbrautum og með reiðhjólum á hjólastígum. Með vísan til framangreinds er lagt til að skilgreiningu smáfarartækis verði breytt svo að það sé ökutæki hannað til aksturs á hraða frá 16 km á klst. og upp í 30 km á klst.

### **Afstaða ráðuneytisins**

Að mati ráðuneytisins liggur ekki fyrir að ung börn búi yfir nægjanlegum hreyfiþroska til að stjórna smáfarartækjum með öruggum hætti. Tillaga um 13 ára lágmarksaldur til aksturs smáfarartækis byggir á mati á slysatíðni yngri ökumanna smáfarartækja. Hún er þá til samræmis við þær aldurskröfur sem þegar eru gerðar til ökumanna léttra bifhjóla í flokki I. Ráðuneytinu er þá ekki kunnugt um að sú leið hafi verið farin í okkar samanburðarríkjum að skipta smáfarartækjum í flokka, eftir því hvort þau eru ætluð yngri börnum eða eldri, og þykir það ekki æskilegt. Þess skal þó getið að í Noregi eru aldursmörk til aksturs smáfarartækis 12 ár en hámarkshraði smáfarartækis má þar ekki vera umfram 20 km á klst. ásamt því sem aðrar og strangari kröfur eru gerðar en hér á landi, til dæmis varðandi skyldutryggingar og áfengismörk. Í Danmörku gilda sömu takmörk um hámarkshraða smáfarartækja og í Noregi ásamt því sem skyldutryggingar verður í ákveðnum tilvikum krafist. Þar eru aldursmörk til aksturs smáfarartækis 15 ár en yngri börnum heimill akstur þeirra í fylgd með fullorðnum eða á leik- eða útivistarsvæði.

Um ökuhraða bendir ráðuneytið á að samkvæmt 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga skal hann miðaður við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra og má aldrei vera meiri en hámarkshraði sem ákveðinn hefur verið á viðkomandi vegi. Þá hvílir samkvæmt 2. mgr. sömu greinar sérstök skylda á öikumanni að aka nægilega hægt miðað við aðstæður, meðal annars í þéttbýli og þegar ökutæki nálgast reiðhjól á eða við veg. Hjólreiðamaður, og ökumaður smáfarartækis verði frumvarpið að lögum, skal samkvæmt 42. gr. umferðarlaga að jafnaði hjóla í akstursstefnu á hjólastíg eða hjólarein eða hægra megin á þeirri akrein sem lengst er til hægri á akbraut sem ætluð er almennri umferð. Honum er þó samkvæmt 1. mgr. 43. gr. heimilt að nota gangstétt, göngustíg eða göngugötu valdi það gangandi vegfarendum ekki hættu eða óþægindum. Ef hjólastígur er samhliða gangstétt eða göngustíg ber honum þá að jafnaði að nota hann en er þó heimilt að hjóla á gangstéttinni eða göngustígum gæti hann fyllsta öryggis og hjóli ekki hraðar en sem nemur eðlilegum gönguhraða. Sama hraðatakmarkun gildir á göngugötu sbr. 4. mgr. 10. gr. laganna. Hjólreiðamaður skal þá samkvæmt 2. mgr. 43. gr. gæta ýtrustu varkárni og ekki hjóla hraðar en svo að hann geti vikið úr vegi fyrir gangandi vegfarendum sem eiga leið um.

Þykja rök þá ekki mæla með því að leyfilegur hámarkshraði smáfarartækja verði umfram 25 km á klst. enda algengasta ástæða slysa á vélknúnum hlaupahjólum að viðkomandi hafi farið of hratt eða misst jafnvægið. Þá er algengt að ójafna á götu, grjót, sandur eða gangstéttarbrún hafi verið ástæða slyss.

Verður í því sambandi einnig bent á að í Danmörku, Noregi og Svíþjóð er leyfilegur hámarkshraði smáfarartækis 20 km á klst. ásamt því sem frekari kröfur eru gerðar sem varða hámarksafll, -þyngd og/eða stærð ökutækjanna. Sama gildir í Finnlandi en leyfilegur hámarkshraði smáfarartækis er þar 25 km á klst. Í öllum fyrrgreindum ríkjum eru því frekari kröfur gerðar er varða hámarksafll, -þyngd eða stærð ökutækjanna, ásamt því að tryggingar verður í ákveðnum tilvikum krafist.

### **Umsögn Húsnæðis- og mannvirkjastofnunar**

Í umsögn stofnunarinnar kemur fram að sum þeirra verkefna sem henni hafi verið falin með lögum nr. 137/2019 séu með öllu ótengd kjarnastarfsemi stofnunarinnar og muni það einnig gilda um þau verkefni sem stofnuninni séu falin með frumvarpinu. Segir stofnunin að verði frumvarpið að lögum sé gert ráð fyrir auknum og óhjákvæmilegum kostnaði sem geti numið um 20 millj. kr. á ári. Eðli málsins samkvæmt sé ekki gert ráð fyrir að þeim kostnaði verði mætt með auknum tekjum á grundvelli nýrra þjónustugjalda og verði því að gera ráð fyrir aukinni fjárheimild til stofnunarinnar. Það sé mat stofnunarinnar að á grundvelli framlagðra gagna um áætlaðan kostnað af markaðseftirliti og prófun ökutækja að kostnaðurinn geti orðið umtalsvert hærri þegar tekið hafi verið tillit til lágmarksfjölda prófana eða allt að 60 millj. kr. á ári. Það sé þá ekki að teknu tilliti til nýrra stöðugilda hjá stofnuninni sem ætlað sé að verði um tvö til þrjú. Þá liggja ekki fyrir nein sérfræðipækking innan stofnunarinnar á ökutækjum og því ekki hægt að gera ráð fyrir sömu samlegðaráhrifum varðandi mönnun verkefna og hefði til að mynda verði hægt að gera hefði verkefnið verið falið Samgöngustofu.

### **Afstaða ráðuneytisins**

Á Evrópska efnahagssvæðinu er misjafnt á milli ríkja hvort verkefnið hefur verið falið fagstofnun á sviði umferðarmála eða markaðseftirlits en niðurstaða ráðuneytisins er sú að hér á landi sé hagfelldast að fela Húsnæðis- og mannvirkjastofnun verkefnið. Það er annars vegar sökum þess að það er töluverðum erfiðleikum bundið að fela Samgöngustofu þetta hlutverk, samhliða hlutverki viðurkenningarstjórnvalds, án verulegra breytinga á skipulagi stofnunarinnar. Hins vegar hefur löggjafinn þegar falið Húsnæðis- og mannvirkjastofnun hlutverk markaðseftirlitsstjórnvalds á tilteknum sviðum með lögum nr. 18/2021 um breytingu á lögum um Neytendastofu og fleiri lögum (stjórnsýsla neytendamála). Að mati ráðuneytisins fellur markaðseftirlit með ökutækjum og tengdum búnaði vel að þessu hlutverki stofnunarinnar. Markaðseftirlit með ökutækjum og tengdum búnaði mun aðallega felast í gerð samninga við skoðunarstofur, móttöku kvartana eða ábendinga, skoðun á vörum og töku stjórnvaldsákvæðana, eftir því sem við á. Allt eru þetta verkefni sem Húsnæðis- og

mannvirkjastofnun fer þegar með í opinberri markaðsgæslu samkvæmt lögum.

Fyrirliggjandi kostnaðarmat umrædds verkefnis er um 20 m.kr. á ári. Það mat byggir á reynslu erlendra ríkja og hefur ekki verið hnekkð að mati ráðuneytisins. Það er rétt að eftir er að tryggja fjármögnun verkefnisins til framtíðar en sú fjármögnun er óháð því hvaða stofnun er það falið.

### **Umsögn Hopp Mobility ehf.**

Í umsögninni kemur fram að notkun vélknúinna hlaupahjóla takmarkist í dag við gangstéttir, göngu- og hjólastíga en að félagið hafi lengi bent á að gangstéttarbrúnir, misfellur á gangstéttum og aðrar skyndilegar breytingar á undirlagi séu orsök fjölmargra óhappa á vélknúnum hlaupahjólum. Í frumvarpinu sé brugðist við með því að banna akstur vélknúinna hlaupahjóla á akbrautum ef hámarkshraði er umfram 30 km á klst. Er það sagt til mikilla bóta og mögulega sú tillaga frumvarpsins sem muni hafa hvað mest áhrif til fækkunar slysa. Félagið bendir þó á að einnig mætti sleppa ákvæðinu algjörlega þar sem að með nýju ákvæði falli c-liður 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga úr gildi, og myndu með því sömu reglur gilda um smáfarartæki og reiðhjól. Félagið telur ökumenn vélknúinna hlaupahjóla jafnhæfa hjólandi til þess að meta aðstæður þegar kemur að vali á öruggum leiðum.

Varðandi aldurstakmark ökumanna og hjálmaskyldu vill félagið hvetja stjórnvöld til þess að huga að aukinni umferðarfræðslu í stað lagasetningar og sérstakri fræðslu og jafnvel þjálfun í notkun smáfarartækja meðal ungmenna. Með því að bjóða börnum og ungmönnum upp á umhverfisvæna valkosti frekar en einkabílinn séu þau mun líklegri til þess að nota slíka ferðamáta í framtíðinni. Með því sé grunnur lagður að fækkun einkabíla en það sé til framtíðar langstærsta breytan þegar kemur að öryggi gangandi og hjólandi í umferðinni.

Varðandi ölvun við akstur smáfarartækis segir félagið að núverandi ákvæði umferðarlaga um ölvun á reiðhjóli byggji á huglægu mati um hvenær viðkomandi hefur örugga stjórn á reiðhjólinu en að með frumvarpinu sé lagt til hlutlægt viðmið um ölvunarmörk. Refsiramminn verði þá hinn sami og um ölvunarakstur bifreiðar og það telji félagið of íþyngjandi og úr samræmi við alvarleika málsins. Óhöpp og slys á smáfarartækjum þar sem viðkomandi sé ölvaður séu allt of mörg en þrátt fyrir það sé ekki hægt að leggja að jöfnu akstur á rafskútu sem vegi í mesta lagi 40 kg og nái að hámarki 25 km hraða á klst. og akstur bifreiðar sem vegi á annað tonn og sé ekið á margföldum hámarkshraða smáfarartækis. Í fyrra tilvikinu sé viðkomandi aðallega hættulegur sjálfum sér en í því síðara sé hann hættulegur öllum almenningi. Bendir félagið á að svipuð aðferð hafi verið lögfest í Noregi á síðasta ári, að því viðbættu að einnig hafi verið hægt að svipta ölvaða ökumenn smáfarartækja almennum ökuréttindum. Hæstiréttur Noregs hafi nýverið fjallað um tvö slík mál og hafi í dómsorðinu verið bent á þá staðreynd að hætta af akstri bifreiðar undir áfengisáhrifum væri mikið meiri en af sama akstri vélknúins hlaupahjóls, sérstaklega þar sem ökumaðurinn sjálfur væri í því tilviki helst í hættu en ekki aðrir vegfarendur. Niðurstaða réttarins hefði í báðum tilvikum verið að snúa við fyrri dómi um sviptingu ökuréttar og hefðu sektargreiðslur verið lækkaðar um tæp 80%.

Félagið tekur þá fram að það telji unnt að auka öryggi ökumanna smáfarartækja án íþyngjandi lagasetningar sem geti verið letjandi fyrir núverandi og framtíðarnotendur umhverfisvænni samgöngutækja. Vill það hvetja stjórnvöld til að huga að fjölbreyttari leiðum til að tryggja öryggi þeirra vegfarenda sem nýta fararmátana og segir að beri fyrst að nefna áframhaldandi vinnu við hjólastíga og hjólareinar sem séu aðgreindar frá annarri umferð. Sé alvara á bak við áform um að auka hlut virkra ferðamáta og örflæðis í umferðinni sé það besta fjárfestingin. Þá bendir félagið á að fræðsla og vitundarvakning sé vænlegri til árangurs en lagasetning þegar komi að því að fækka slysum og bendir um leið á að efla verði slysarannsóknir, til að mynda hafi ekki í rannsóknum á Íslandi verið gerður greinarmunur á vélknúnum hlaupahjólum í einkaeigu og þeim sem leigð séu.

Samtökin Micromobility for Europe (MMfE), sem félagið sé aðili að ásamt flestum stærstu samgöngudeilifyrirtækjum Evrópu, hafi nýlega gefið út tölfræði um slys og óhöpp sem byggji að hluta

til á staðsetningargögnum frá rafskútum fyrirtækjanna. Niðurstöður sýni að slysum á vélknúnum hlaupahjólum sem boðin séu til leigu í Evrópu fari mjög fækkandi milli ára og séu nú um 60% færri á hverja milljón kílómetra en árið 2019. Frekari rannsókna sé þörf til að fullyrða um ástæður þessarar fækkunar, en telja verði líklegt að aukin reynsla notenda af almennri umferð og stóraukin áhersla á öryggi við framleiðslu skili þar miklu. Félagið búi yfir yfirgripsmiklu gagnasafni um allar ferðir vélknúinna hlaupahjóla þess og geti þau varpað skýrara ljósi á notkun þeirra á Íslandi og gefið innsýn í almenna notkun á virkum ferðamatum. Meðal þess sem kalla meg fram sé fjöldi ferða á ákveðnum svæðum og/eða tímabilum, upplýsingar um vegalengdir og ferðatíma, notkun á einstaka samgönguinnviðum, hvar notendur verði fyrir óhöppum, notkun samhliða almenningssamgöngum og nákvæmar tölur um framboð og eftirspurn deilisamgangna. Úrvinnsla á þessum gögnum myndi einungis fara fram ef ítrustu kröfum um persónuvernd og vernd viðskiptaupplýsinga væri fullnægt og hefði félagið ítrekað boðið opinberum aðilum til samtals um vinnslu þeirra en það ekki borið árangur enn.

### *Afstæða ráðuneytisins*

Það er mat ráðuneytisins að ekki sé rétt að heimila notkun smáfarartækja á öllum vegum enda eiginleikar þeirra aðrir en reiðhjóla og einar helstu ástæður slysa of mikill hraði, að ökumaður missi jafnvægið eða að ójafna í götu, grjót, sandur eða gangstéttarbrún valdi því.

Þá var það meðal tillagna starfshóps um smáfarartæki að ráðherra beitti sér fyrir því að umferðarfræðsla yrði hluti aðalnámsskrár og skal hún samkvæmt 112. gr. umferðarlaga fara fram í leik-, grunn- og framhaldsskólum í samræmi við nánari tilhögun samkvæmt ákvörðun ráðherra færslumála að fenginni umsögn Samgöngustofu. Ráðuneytið hyggst fylgja eftir þessari tillögu starfshópsins.

Að mati ráðuneytisins kallar mikill fjöldi slysa á skýrari ákvæði um takmarkanir á notkun smáfarartækja í umferðarlögum en nú eru og er það til samræmis við þróun í nágrennaríkjum okkar. Þá er það mat ráðuneytisins að ekki sé gengið lengra en þörf krefur. Verði frumvarpið að lögum munu að mestu leyti sambærilegar eða vægari kröfur verða gerðar til smáfarartækja og ökumanna þeirra hér á landi en í nágrennaríkjunum.

Um viðurlög við ölvunarakstri bendir ráðuneytið á að það er á misskilningi byggt að ölvunarakstur á smáfarartæki verði lagður að jöfnu við ölvunarakstur á öðru vélknúnu ökutæki. Viðurlagaákvæði 94. gr. umferðarlaga er nokkuð dæmigert refsíákvæði í sérlögum þar sem refsiramminn er ákveðinn sektir eða fangelsi. Ölvunarbrot samkvæmt umferðarlögum eiga öll undir 94. gr. umferðarlaga og varða því refsingu samkvæmt sama viðurlagaákvæði laganna, hvort heldur sem viðkomandi var á reiðhjól, hesti eða bifreið, líkt og verið hefur um áratuga skeið.

Eins og á við um önnur brot, hvort heldur sem er gegn almennum hegningarlögum eða sérlögum, er ekki þar með sagt að viðurlögin við öllum brotum séu hin sömu eða að ekki verði gerður greinarmunur á einstaka brotum þó svo að þau eigi undir sama viðurlagaákvæði. Í 97. gr. umferðarlaga er ráðherra falið, að fengnum tillögum ríkissaksóknara, að ákveða sektir fyrir brot sem varða viðurlögum samkvæmt lögnum í sektarreglugerð.

Í gildandi reglugerð um sektir og önnur viðurlög vegna brota á umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim, nr. 1240/2019, og viðaukum við hana, varðar það 30.000 kr. sekt ef maður hjólar eða stjórnar hesti undir svo miklum áhrifum áfengis að hann geti það ekki örugglega. Verður þá að sýna fram á að viðkomandi hafi verið ófær um að gera það örugglega sökum áfengisneyslu sem getur verið vandkvæðum bundið, til að mynda sökum þess að einn maður getur orðið ófær um það langt á undan öðrum þrátt fyrir að vinnandamagn í blóði þeirra sé hið sama. Til samanburðar eru mörk hvað varðar önnur ökutæki hlutlæg þannig að þegar vinnandamagn í blóði eða útöndunarlofti ökumanns nær ákveðnum mörkum varðar aksturinn viðurlögum. Til dæmis varðar akstur ökumanns sem mælist með 0,5‰ vinnanda í blóði eða 0,25 mg vinnanda í lítra útöndunarlofts 90.000 kr. sekt auk sviptingar

ökuréttar í tvo mánuði. Gerist viðkomandi ökumaður aftur sekur um sömu háttsemi varðar það 240.000 kr. sekt og þriggja ára sviptingu ökuréttar. Hefði vínandamagn í blóði viðkomandi verið 2,51‰ eða meira eða 1,26 mg í lítra útöndunarlofts eða meira hefði fyrsta brot varðað 270.000 kr. sekt og sviptingu ökuréttar í þrjú ár og sex mánuði og síðara brot 350.000 kr. sekt og fimm ára sviptingu ökuréttar. Háttsemin átti þó í öllum fyrrgreindum tilvikum undir sama viðurlagaákvæði umferðarlaga.

Sú breyting sem lögð er til með frumvarpinu er að í stað þess að sýna verði fram á að viðkomandi hafi verið ófær um að stjórna ökutækinu örugglega sökum áfengisneyslu, svo að honum verði gerð refsing fyrir aksturinn, nægi að sýna fram á að vínandamagn hafi náð ákveðnum hlutlægum mörkum. Þá telst hann samkvæmt skýrum fyrirmælum laganna ófær um að stjórna ökutækinu örugglega. Er tilgangurinn að auðvelda eftirlit með ölvuðum ökumönnum smáfarartækja og draga með því úr ölvunarakstri smáfarartækja og fjölda slasaðra.

Ökumenn smáfarartækja skera sig frá hjólreiða- og hestamönnum hvað varðar fjölda slysa og orsakir þeirra. Stór hluti slysa á smáfarartækjum hefur átt sér stað seint um kvöld eða um nætur, föstu- og laugardaga og ölvun hefur þá verið áberandi. Sama hefur ekki átt við um hjólreiða- eða hestamenn og er breytingin því aðeins lögð til hvað varðar ökumenn smáfarartækja.

Verði frumvarpið að lögum verður sekt fyrir akstur smáfarartækis undir áhrifum áfengis ákveðin í reglugerð ráðherra, að fengnum tillögum ríkissaksóknara, sbr. 97. gr. umferðarlaga. Starfshópur um smáfarartæki lagði til að sektir yrðu hækkaðar í forvarnaskyni umfram fyrrgreindar 30.000 kr. en það liggur á þessu stigi ekki fyrir hvort það gangi eftir né hver sektarjárhæðin verður, verði frumvarpið að lögum. Hins vegar er ljóst að akstur smáfarartækis undir áhrifum áfengis mun ekki varða sviptingu ökuréttar þó frumvarpið verði að lögum.

Um nýlega lagabreytingu í Noregi og dómaframkvæmd Hæstaréttar Noregs skal það tekið fram að samkvæmt norskum umferðarlögum falla vélknúin hlaupahjól undir skilgreiningar laganna hvað varðar ökutæki og vélknúin ökutæki og gilda því að mestu sömu ákvæði laganna um þau, bifreiðar og bifhjól. Akstur vélknúins ökutækis undir áhrifum áfengis er óheimill og brot varðar sekt eða fangelsi, nema strangari viðurlög eigi við samkvæmt öðrum lögum. Er þar ekki gerður greinarmunur á ökutækjunum. Þá er sérstaklega tiltekið hver viðurlög skuli að jafnaði vera, sekt eða fangelsi, eftir áfengismagni í blóði eða útöndunarlofti ökumannsins. Kemur þó jafnframt fram að þegar mat sé lagt á þau viðurlög sem sakborningi skuli ákveðin beri að líta til ölvunarstigsins og þeirrar hættu sem skapaðist af akstrinum.

Hefur Hæstiréttur Noregs bent á það að í ölvunarakstursmálum þar sem áfengismagn í blóði ökumanns mælist á milli 0,5 og 1,2‰ að það heyri til undantekninga að sakborningi sé einungis gert að greiða sekt. Hefur Hæstiréttur einnig vísað til þess að í framkvæmd sé sektin, í samræmi við lögskýringargögn, almennt ákveðin ein og hálf mánaðarlaun viðkomandi fyrir skatt. Hæstiréttur hefur þó tekið fram að viðurlögin skuli vera í eðlilegu samhengi við brot, líkt og fram kemur í norskum lögum, og að þegar viðurlagaákvæði laganna hafi verið sett hafi það tekið mið af akstri hættumeiri ökutækja. Hefur því verið tekið mið af viðurlögum samkvæmt fyrri dómsúrlausnum við akstur léttra bifhjóla undir áhrifum áfengis. Í dæmaskyni má nefna að í nýlegum dómi réttarins, þar sem vínandamagn í blóði ökumanns vélknúins hlaupahjóls var 0,8‰, var ökumanninum gert að greiða sekt að járhæð 15.000 NOK eða að sæta 15 daga fangelsi. Eins og fram hefur komið eru íslensk umferðarlög ósambærileg norskum umferðarlögum hvað þetta atriði varðar.

Um þörf á lagasetningu er varðar smáfarartæki bendir ráðuneytið á að of stór hluti slysa ökumanna smáfarartækja verður rakinn til ölvunar þeirra eða ungs aldurs. Þá bendir ráðuneytið um leið á að sambærileg þróun á sér stað víðast hvar í kringum okkur og að í okkar helstu samanburðarríkjum hafa svipuð skref verið tekið eða lengra gengið og að einnig mögulegt sé að þau skref haft áhrif í átt til fækkunar slysa.

## **Umsögn Öryrkjabandalags Íslands**

Í umsögninni kemur fram að handhöfum stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða sé heimilt að leggja ökutæki í bifreiðastæði sem sé ætlað fyrir fatlaða sem og í gjaldskyld bifreiðastæði án greiðslu, sbr. 87. gr. umferðarlaga. Hins vegar hafi ríkisaðilar, sveitarstjórnir og stofnanir þeirra jafnt sem einkaaðilar sem reki bifreiðastæði leyft sér að innheimta stöðugjöld af handhöfum stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða í trássi við lög. Megi þar nefna Vatnajökulsþjóðgarð, Isavia, Bílastæðasjóð Reykjavíkurborgar og 115 Security sem sjái til dæmis um rekstur bílahúss Hörpu og að þeir aðilar telji sig alla vera í fullum rétti til innheimtunnar þó að þeir hafi í einhverjum tilfellum felld gjöld niður eftir kvartanir.

### ***Afstæða ráðuneytisins***

Að mati ráðuneytisins er ljóst að með skýru orðalagi 2. mgr. 87. gr. hafi vilji löggjafans staðið til þess að greiða götu hreyfihamlaðra og undanþiggja þá greiðsluskyldu í gjaldskyldum bifreiðastæðum sem boðin séu almenningi til afnota, óháð því hvar þau sé að finna. Bendir ráðuneytið á að umsögn Reykjavíkurborgar fylgir bréf ráðuneytisins þar sem túlkun ráðuneytisins eru gerð nánari skil.

### **Umsögn Samtaka ferðaþjónustunnar**

Í umsögn sinni benda samtökin á að margir bílstjórar þurfa nú að sitja endurmenntunarnámskeið í annað sinn þrátt fyrir mikla starfsreynslu og að ljóst sé að slík námskeið séu að mörgu leyti eingöngu íþyngjandi kvöð fyrir viðkomandi bílstjóra. Því fagni samtökin því að frumvarpið feli í sér að hluti endurmenntunar geti farið fram í fjarnámi þó þau hefðu viljað að heimilað yrði að námið færi að öllu leyti fram í fjarnámi. Samtökin óska þess að stjórnvöld nýti allar undanþágur og stuðli að því að námskeið sem þessi komi sem mest til móts við atvinnulífið.

Þá benda samtökin á að í 14. gr. frumvarpsins sé ríkisaðila heimilað með samþykki ráðherra að setja reglur um notkun stöðureita og gjaldtöku fyrir hana á landi í eigin umráðum. Verði þessi heimild að lögum verði bæði einfaldara og auðveldara fyrir ríkisaðila að hefja gjaldtöku. Í greinargerð komi fram að gjöldin eigi að vera þjónustugjöld sem ætlað sé að standa straum af byggingarkostnaði, viðhaldi og rekstri stöðureita, þar með talið launum varða, og kostnaði við uppbyggingu, viðhald og þjónustu sem veitt sé í tengslum við notkun stöðureita, svo sem salernisaðstöðu og gerð og viðhald göngustíga og tenginga við önnur samgöngumannvirki. Samtökin vilja undirstrika að ráðuneytið setji ríkisaðilum leiðbeiningar og marki heildarstefnu um gjaldtökuna sem komi í veg fyrir „villta vestrið“ á þessu sviði. Samtökin séu hvorki mótfallin uppbyggingu og þjónustu né því að þeir sem nýti sér þá þjónustu greiði fyrir hana. Það sé hins vegar varhugavert ef ríkisaðilum verði heimilað að innheimta þjónustugjöld þegar þjónustan sé engin þó fyrirhuguð sé. Innheimta á þjónustugjöldum eigi ekki að hefjast fyrr en þjónustan sjálf sé að fullu til staðar. Gjaldtakan verði því að vera sanngjörn og gegnsæ með tilliti til veittrar þjónustu. Samtökin fara fram á að eiga aðild að undirbúningi slíkra fyrirsmála.

Að lokum segir að í dag reki stjórnvöld mikinn hræðsluáróður gegn smáfarartækjum, líkt og frumvarpið beri með sér. Notkun smáfarartækja hafi jákvæð áhrif á losun CO<sub>2</sub>, dragi úr umferð bifreiða og þar með úr umferðartöfum. Hún sé því jákvæð fyrir samfélagið í heild og eigi stjórnvöld að nýta sér það og hvetja til notkunar þeirra með fræðslu og leiðbeiningum en ekki með bönnum líkt og gert sé með frumvarpinu. Reglur sem stjórnvöld setji eigi ekki að vera of hamlandi þegar komi að þróun og nýsköpun í samgöngum. Stjórnvöldum sé bent á að nýta greiðan aðgang að þeim sem séu sérfræðingar þegar kemur að smáfarartækjum og huga að því hvað þeir leggi til. Benda samtökin í því sambandi á umsögn Hopp ehf.

### ***Afstæða ráðuneytisins***

Kröfur um endurmenntun atvinnubílstjóra tiltekinna ökutækja má rekja til skuldbindinga Íslands samkvæmt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið. Markmið þeirra krafna eru meðal annars að viðhalda þekkingu ökumanna á gildandi lagaumhverfi, á umferðaröryggi og á vistakstri. Með því er stefnt að auknu umferðaröryggi og umhverfisvernd ásamt sparnaði innan atvinnugeirans. Samhliða breytingum sem lagðar eru til með frumvarpinu er unnið að uppfærslu gildandi námskrár.

Það er á misskilningi byggt að verið sé að opna á möguleika á endurmenntun í fjarnámi með frumvarpinu þar sem slík heimild er þegar til staðar í 2. másl. 10. mgr. 58. gr. umferðarlaga. Til samræmis við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/645 kveður frumvarpið á um að einhver hluti endurmenntunar skuli vera í formi verklegrar þjálfunar, sem ekki getur farið fram í fjarnámi.

Skal þá tekið fram að með 14. gr. frumvarpsins er lagt til að ríkisaðila verði heimilt að setja eigin reglur um notkun stöðureita og gjaldtöku fyrir hana á landi í eigin umráðum en að fengnu samþykki ráðherra. Er því gert ráð fyrir að áður en reglur ríkisaðila um notkun stöðureita og gjaldtöku fyrir hana taki gildi þarfnist þær staðfestingar ráðherra og birtingar í B-deild Stjórnartíðinda.

Til viðbótar verður varðandi innheimtu stöðugjalda á það bent að samkvæmt almennum reglum um innheimtu þjónustugjalda er gjaldið greiðsla fyrir sérgreint endurgjald og er við útreikning þess eða áætlun aðeins heimilt að taka tillit til þess kostnaðar sem hlýst af veitingu hins sérgreinda endurgjalds. Því verður greiðanda þjónustugjalds almennt ekki gert að greiða fyrir uppbyggingu til framtíðar sem ekki liggur fyrir að hann muni njóta. Sömuleiðis er almennt óheimilt við útreikning þjónustugjalds að taka tillit til stofnkostnaðar nema það hafi sérstaklega verið heimilað, líkt og við á samkvæmt 6. mgr. 86. gr. umferðarlaga.

Þá getur ráðuneytið ekki tekið undir að rekinn hafi verið hræðsluáróður gegn smáfarartækjum. Markmið starfshóps um smáfarartæki voru í ljósi fyrirliggjandi stöðu að gera tillögur um aðgerðir sem miði að því að búnaður, umhverfi og notkun smáfarartækja væru örugg. Annað meginmarkmið starfshópsins var þá að styðja við innleiðingu fjölbreyttra og umhverfisvænni ferðamáta til að nýta kosti þeirra. Þá er það mat ráðuneytisins að ekki sé gengið lengra en þörf krefur. Verði frumvarpið að lögum munu að mestu leyti sambærilegar eða vægari kröfur verða gerðar til smáfarartækja og ökumanna þeirra hér á landi en í nágrannaríkjunum.

### **Umsögn Reykjavíkurborgar**

Í umsögninni segir að í tíð eldri umferðarlaga hafi verið að finna ákvæði sem heimilaði ráðherra að setja reglur um undanþágu fyrir hreyfihamlaða frá reglum um stöðvun og lagningu ökutækja, þar á meðal reglum um notkun stöðureita og gjald fyrir hana. Á grundvelli þess ákvæðis hafi verið sett reglugerð um útgáfu og notkun stæðiskorts fyrir hreyfihamlaða og komi fram í henni að handhafa stæðiskorts sé heimilt að leggja ökutæki í gjaldskylt bifreiðastæði (stöðureit) án greiðslu. Við setningu gildandi umferðarlaga hafi ákvæðið verið fært í lög en orðalaginu breytt lítillega þannig að nú sé kveðið á um heimild handhafa stæðiskorta fyrir hreyfihamlaða til að leggja ökutæki án endurgjalds í gjaldskylt bifreiðastæði.

Sökum framangreinds sé óvissa um túlkun ákvæðisins þar sem stöðureitur sé í skilningi Reykjavíkurborgar bifreiðastæði á landi, oftast við götukant. Er jafnframt bent á hugtökin stöðumælir, stöðuvörður, stöðubrot og svo framvegis. Þannig hefði orðið stöðureitur í sviga fyrir aftan orðið bifreiðastæði gefið til kynna að einungis væri átt við þau bifreiðastæði sem einnig væru stöðureitir. Segir þá að sá skilningur samræmdest einnig, að mati Reykjavíkurborgar, 2. mgr. 86. gr. umferðarlaga sem heimilaði sveitarstjórn að setja reglur um notkun stöðureita og gjaldtöku fyrir hana í landi í umráðum sveitarfélagsins.

Mikilvægt er sagt að eyða óvissu um þetta og snerti málið fleiri en Reykjavíkurborg enda fjöldi bílastæðahúsa og annarra gjaldskyldra bifreiðastæða rekinn af einkaaðilum. Telur Reykjavíkurborg sökum þess nauðsynlegt að hugtökin stöðureitur og gjaldskylt bifreiðastæði verði skilgreind í lögum.

Jafnframt fer Reykjavíkurborg fram á að gerð verði breyting á 3. mgr. 29. gr. umferðarlaga, og eftir atvikum öðrum greinum laganna eftir því sem þurfa þykir, þess efnis að óheimilt verði að leggja ökutæki við djúp- og grenndargáma. Fulltrúar Reykjavíkurborgar hafi átt samtöl við fulltrúa



lögreglunnar á höfuðborgarsvæðinu um mögulega útfærslu og af hálfu borgarinnar sé hvorki talið æskilegt né nauðsynlegt að merkja stöðubann við sérhvern gám, heldur telji borgin rétt að mæla með almennum hætti fyrir um stöðubann við slíka gáma líkt og til að mynda sé gert vegna vatnshana slökkviliðs. Þá sé í 84. gr. umferðarlaga að finna heimild veghaldara til að taka ákvörðun um stöðubann sem ekki sé bundið við ákveðinn vegarkafla án þess að það sé gefið til kynna með umferðarmerkjum. Lögreglan á höfuðborgarsvæðinu hafi hins vegar bent á að hugtakið djúpgámur væri hvorki til í íslenskri orðabók né í settum lögum frá Alþingi. Því færi illa á því að gert yrði refsivert að leggja við djúpgám með ákvörðun veghaldara um sérákvæði fyrir umferð. Þó hafi komið fram að yrði hugtakinu fundin lagastoð sæi lögreglan því ekkert til fyrirstöðu að mælt yrði fyrir um stöðubannið með fyrrgreindum hætti.

Leggur Reykjavíkurborg því til með vísan til framangreinds að bannað verði í umferðarlögum að leggja ökutæki við djúp- eða grenndargám svo að það hindri tæmingu eða aðgengi að honum og samhliða því að hugtökin djúp- og grenndargámur verði skilgreind í lögnum.

### ***Afstaða ráðuneytisins***

Afstaða ráðuneytisins vegna heimildar 2. mgr. 87. gr. umferðarlaga liggur fyrir og fylgir umsögn borgarinnar. Er hún í stuttu máli að með skýru orðalagi 2. mgr. 87. gr. hafi vilji löggjafans staðið til þess að greiða götu hreyfihamlaðra og undanþiggja þá greiðsluskyldu í gjaldskyldum bifreiðastæðum sem boðin séu almenningi til afnota, óháð því hvar þau sé að finna. Bendir ráðuneytið á að umsögn Reykjavíkurborgar fylgir bréf ráðuneytisins þar sem túlkun ráðuneytisins eru gerð nánari skil. Þá vill ráðuneytið geta þess að Reykjavíkurborg hefur nú ákveðið að láta af gjaldtöku af handhöfum stæðiskorta hreyfihamlaðra í bílastæðahúsum borgarinnar

Hvað varðar lagningu við djúp- og grenndargáma bendir ráðuneytið á að veghaldara er samkvæmt 1. mgr. 84. gr. umferðarlaga heimilt að kveða á um varanleg sérákvæði um notkun vegar til umferðar að ákveðnum skilyrðum uppfylltum. Getur það meðal annars tekið til stöðvunar og lagningar ökutækis. Skal þá ákvörðun um stöðvun og lagning ökutækis gefin til kynna með umferðarmerkjum eða birtingu á vefsetri Vegagerðarinnar eða með öðrum tryggum hætti, sbr. 4. mgr.

Að mati ráðuneytisins er veghaldara með því unnt að bregðast við sérstökum aðstæðum, til að mynda ef hann telur þörf á því að banna lagningu ökutækis við djúp- eða grenndargám svo að það hindri ekki aðgengi.

### **Umsögn Landssamtaka hjólreiðamanna**

Í umsögninni leggja samtökin til að reið- og rafmagnsreiðhjólum, ásamt léttum bifhjólum í flokki I og smáfarartækjum verði skipt í tvo flokka eftir því hvort þau teljist virk (aktív) eða óvirk (passív) farartæki. Þá telji samtökin rétt að um smáfarartæki fari sem létt bifhjól í flokki I. Með því að fella þau undir sömu reglur og reiðhjól sé verið að flækja málið um of og eina raunverulega lagagreinin sem gildi ekki um smáfarartæki eins og létt bifhjól muni verða að smáfarartækjum megi ekki aka á akbraut þar sem hámarkshraði sé umfram 30 km á klst. Þá telja samtökin þá sérreglu óþarfa þar sem smáfarartæki geti líkt og reiðhjól verið á akbraut þar sem leyfður hámarkshraði sé umfram þau mörk. Það megi ekki gleymast að annars séu smáfarartæki útilokuð frá um 14.000 km af þjóðvegum landsins sem oftast séu eina færa leiðin á milli þéttbýlisstaða á landsbyggðinni. Með vísan til framangreinds leggja samtökin til að ákvæði um smáfarartæki verði að finna í 46. og 61. gr. laganna.

Segir að þá veki það athygli að ekki sé jafnframt lögð til breyting á 7. og 11. gr. laga um ökutækjatrýggingar, þar sem létt bifhjól séu á grundvelli þeirra ákvæða undanþegin váttryggingarskyldu. Ætla mætti að það væri nauðsynlegt að bæta smáfarartækjum þar við, eigi þau að vera undanþegin váttryggingarskyldu.

Um bann við breytingu á mögulegum hámarkshraða segir að orðalag ákvæðisins muni líklega ekki duga til að sakfella mann eða sekta þegar hann ekur ökutæki sem hefur verið breytt með slíkum hætti,

nema tekið hafi verið fram í reglugerð um sektir og önnur viðurlög vegna brota á umferðarlögum að akstur slíks breytts ökutækis varði sektum. Þá veki það athygli að áfram verði heimilt að selja hér bifreiðar sem náð geti hraða langt umfram mesta leyfilega hámarkshraða á vegum hér á landi og spurning sé hvort ekki sé rétt að sjálfvirk hraðastýring verði lögboðin í hættulegustu ökutækjum landsins.

Samtökin telja ekki rétt að setja strangar reglur um akstur smáfarartækja undir áfengisáhrifum. Með frumvarpinu sé lagt til að áfengismörkin verði 0,5‰ og að hámarksrefsing verði tveggja ára fangelsisvist. Vísa samtökin til þess að þau hafi frekar talið rétt að takmarka leigu ökutækjanna á ákveðnum svæðum og á ákveðnum tímum. Það væru forvirkar aðgerðir en hætt sé við því að lögreglan muni ekki sekta aðra en þá sem þegar hafi orðið fyrir slysi sem gæti leitt til þess að fólk forðist að kalla til aðstoð ef það slasast við slíkar aðstæður. Ökumaður smáfarartækis sé fyrst og fremst hættulegur sjálfum sér, ólíkt ölvuðum ökumanni bifreiðar.

Þá nái frumvarpið ekki utan um lagningu smáfarartækja þar sem þau valdi hættu og óþægindum. Skýrt þurfi að vera hvar og hvernig skuli ganga frá smáfarartækjum og leggja samtökin til að sett verði ákvæði um lagningu smáfarartækja og að kveðið verði á um að ekki megi skilja þau eftir þar sem þau geti valdið hættu á stígum. Vélknúin hlaupahjól geti auðveldlega oltið um koll í vindi og því verði að leggja þeim utan stíga í nægilegri ljárlægð.

Einnig verði að einfalda ferlið þegar leiga bregðist ekki við ábendingum um að smáfarartæki hafi verið lagt illa. Skerpa verði á ábyrgð veghaldara hvað varðar að tryggja að ekki séu hindranir á akbrautum og stígum.

Að endingu leggja samtökin til að við ákvæði 28. gr. umferðarlaga bætist ný málsgrein þar sem kveðið verði á um að ekki megi leggja smáfarartæki, léttu bifhjóli í flokki I eða reiðhjóli þar sem ökutækin hindri umferð eða skapi hættu, svo sem á stígum eða á miðjum gangstéttum.

### ***Afstaða ráðuneytisins***

Það er afstaða ráðuneytisins að ekki sé þörf á frekari breytingum á gildandi flokkun ökutækja og umferðarreglum vegna smáfarartækja en frumvarpið kveður á um. Um það útfærsluatriði hvort um smáfarartæki skuli að mestu fara sem reiðhjól eða létt bifhjól í flokki I bendir ráðuneytið á að þrátt fyrir að smáfarartæki eigi um margt samleið með léttum bifhjólum í flokki I fari, með sérreglum, um þau sem bifhjól. Til dæmis varði akstur bifhjóls undir áhrifum áfengis hærri sekt og sviptingu ökuréttar. Um smáfarartæki hefur hingað til farið að nánast öllu leyti sem reiðhjól og þykir eðlilegra að svo verði áfram. Ekki þykir þó rétt að heimila notkun þeirra á öllum vegum enda eiginleikar þeirra aðrir en reiðhjóla. Stærstur hluta slysa ökumanna smáfarartækja verður rakinn til þess að hraði hafi verið of mikill eða að viðkomandi ökumaður hafi misst jafnvægið. Þá má stóran hluta slysa rekja til þess að ójafna hafi verið í vegi ökutækisins, grjót, sandur eða gangstéttarbrún.

Varðandi váttryggingarskyldu smáfarartækja bendir ráðuneytið á að lög um ökutækjatrýggingar, nr. 30/2019, gilda samkvæmt 1. mgr. 2. gr. laganna um lögumæltar ökutækjatrýggingar og skaðabótaábyrgð vegna tjóns sem hlýst af noktun ökutækja. Þá skal greiðsla á bótakröfu vegna tjóns sem hlýst af notkun ökutækis vera tryggð með ábyrgðartryggingu samkvæmt 1. mgr. 8. gr. en ökutæki er sbr. 7. tölul. 1. mgr. 3. gr. skráningarskyld ökutæki samkvæmt umferðarlögum. Sérstaklega er tekið fram í 11. gr. frumvarpsins að smáfarartæki verði ekki skráningarskyld og því er ljóst að þau verða ekki váttryggingarskyld, verði frumvarpið að lögum.

Hvað varðar viðurlög við því þegar reiðhjóli búnu rafknúinni hjálparvél, smáfarartæki eða léttu bifhjóli í flokki I hefur verið breytt svo að mögulegur hámarkshraði þess er umfram 25 km á klst. bendir ráðuneytið á að brot gegn ákvæði 69. gr. umferðarlaga varðar sekt, sbr. 1. mgr. 94. gr. laganna. Verði frumvarpið að lögum verður sektarljáhæðin ákvröðuð í sektarreglugerð, að fengnum tillögum ríkissaksóknara, sbr. 97. gr. umferðarlaga.

Um viðurlög við ölvunarakstri bendir ráðuneytið á að það er á misskilningi byggt að ölvunarakstur á smáfarartæki verði lagður að jöfnu við ölvunarakstur á öðru vélknúnu ökutæki og vísar um það til fyrri umfjöllunar. Þá skal ítrekað að sú breyting sem lögð er til með frumvarpinu snýr að því auðvelda framfylgd umferðarlaga og eftirlit með ölvuðum ökumönnum smáfarartækja en ekki að hækka refsinsgar. Slysátölfræði hefur sýnt að mikil þörf er á því að auðvelda þetta eftirlit og draga þannig úr ölvunarakstri smáfarartækja og fjölda slasaðra.

Að endingu vill ráðuneytið taka fram varðandi lagningu ökutækja, og vísar til fyrri umfjöllunar, að í l. mgr. 28. gr. umferðarlaga segir að ekki megi stöðva ökutæki eða leggja því þannig að það geti valdið hættu eða óþarfa óþægindum fyrir aðra umferð. Auk þess er sérákvæði varðandi reiðhjól og smáfarartæki, verði frumvarpið að lögum, í 6. mgr. 42. gr. þess efnis að ganga skuli þannig frá reiðhjóli sem lagt er að eigi stafi hætta eða truflun af. Veghaldara er þá heimilt samkvæmt 84. gr. umferðarlaga að kveða á um varanleg sérákvæði um notkun vegar til umferðar að höfðu samráði við sveitarstjórn, þegar það á við, og að fengnu samþykki lögreglu. Því til viðbótar er viðkomandi sveitarfélagi í samningi við þjónustuaðila unnt að kveða á um frágang með ákveðnum hætti. Að mati ráðuneytisins stendur það nær veghaldara og hverju sveitarfélagi fyrir sig að ákveða hvernig skilja má við ökutækin innan þeirra marka sem umferðarlög bjóða, frekar en að nánar verði mælt þar um í lögum.

### **Umsögn Samtaka iðnaðarins**

Samtökin gera athugasemd við að aðeins verði heimilt að ljúka endurmenntun atvinnubílstjóra í farþega- og farmflutningum að hluta til í fjarnámi og benda á að hingað til hafi verið heimilt að ljúka endurmenntun að öllu leyti í fjarnámi.

Benda samtökin í því sambandi á þau rök sem íslensk stjórnvöld lögðu sjálf fram er þau óskuðu eftir aðlögun á ákvæðum tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/645 um takmarkanir á fjölda kennslustunda í fjarnámi. Kom þar fram að fengist aðlögun ekki yrði nemendum utan höfuðborgarsvæðisins gert erfitt um vik að sækja sér endurmenntun. Því skjóti það skökku við að nú sé lögð til umrædd breyting á 58. gr. umferðarlaga þrátt fyrir að aðlögunartexti hafi verið samþykktur og án nokkurrar umfjöllunar um áður nefnd byggðasjónarmið sem urðu þess valdandi að aðlögunar var óskað. Með þessu sé starfsstétt atvinnubílstjóra íþyngt umfram það sem nauðsynlegt þyki að mati sameiginlegu EES-nefndarinnar.

Að mati samtakanna ber að hafa hugfast að í námskrá endurmenntunar atvinnubílstjóra er bæði gert ráð fyrir bóklegri og verklegri kennslu, en að í flestum tilvikum sé verklegur hluti valkvæður. Nemendur geti því, líkt og kennsluáætlunin er sett fram, sinnt endurmenntunarskyldu sinni alfarið í bóklegu námi kjósi þeir það, en verði frumvarpið óbreytt að lögum leiði það til þess að valkvæðir verklegir hlutar endurmenntunar atvinnubílstjóra verði að skyldu án þess að fjallað sé um áhrif þess í greinargerð frumvarpsins.

Með hliðsjón af aðlögunartexta í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar sé það því mat samtakanna að ekki skuli ganga lengra en nauðsynlegt sé við lögfestingu og innleiðingu íþyngjandi Evrópureglna sem Íslandi hefur verið veitt sérstök aðlögun vegna. Ákvæði 3. másl. 10. mgr. 58. gr. umferðarlaga sé í fullu samræmi við efni tilskipunarinnar á grundvelli ákvörðunar sameiginlegu EES-nefndarinnar og þarfnist því ekki breytinga. Sé það mat löggjafans og stjórnvalda að nauðsynlegt sé nú að atvinnubílstjórar sækji tiltekna endurmenntun á nánar tilgreindu tímabili sé eðlilegra að sú krafa sé útfærð nánar í reglugerð ráðherra um ökuskírteini, nr. 830/2011, með vísan til 2. másl. 10. mgr. 58. gr. umferðarlaga og eftir atvikum útfærð við endurskoðun námskrár endurmenntunar atvinnubílstjóra.

### **Afstæða ráðuneytisins**

Samkvæmt tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/645 skal endurmenntun samanstanda af kennslu í kennslustofu, verklegri þjálfun og, ef mögulegt er, þjálfun með notkun upplýsinga- og fjarskiptatæknibúnaðar eða hágæða hermis. Hömlur eru lagðar á hve stór hluti endurmenntunar má

fara fram í fjarnámi og er kveðið á um 12 klukkustunda hámark. Samkvæmt ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar á sú takmörkun ekki við um Ísland.

Þrátt fyrir að aðlögunar hafi verið óskað og hún fengist varðandi fjölda kennslustunda sem kenna má í fjarnámi gerir tilskipunin eftir sem áður þá kröfu að einhver hluti endurmenntunar sé í formi verklegrar þjálfunar, sem ekki getur farið fram í fjarnámi. Hér á landi verður því að kenna einhvern hluta endurmenntunar í staðnámi þó takmarkanir á tímafjölda í fjarnámi eigi að öðru leyti ekki við. Sökum þess er nauðsynlegt að breyta ákvæði 3. másl. 10. mgr. 58. gr. umferðarlaga því til samræmis.

Bæði námskeiðshaldarar og atvinnubílstjórar hafa kallað eftir meiri sveigjanleika við námið en talinn hefur verið rúmast innan gildandi námskrár. Samhliða þeim breytingum sem lagðar eru til með frumvarpinu er því verið unnið að uppfærslu námskrárinnar með þetta í huga.

Viðurkenndir námskeiðshaldarar eru víða um landið; í Reykjavík og Kópavogi, á Ísafirði, Akureyri, Egilsstöðum og Selfossi. Í ljósi þess að aðeins lítill hluti endurmenntunar verður að vera í formi verklegrar þjálfunar í staðnámi er það því mat ráðuneytisins að ekki sé fyrirséð að breytingunni muni fylgja teljandi kostnaður eða fyrirhöfn hagsmunaaðila.