

Frumvarp til laga

um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019 (EES-reglur).

Frá innviðaráðherra.

1. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 54. gr. laganna:

a. 1. mgr. orðast svo:

Í þágu umferðaröryggis og bættra vinnuskilyrða skal ökumaður við akstur í farþega- og farmflutningum í atvinnuskyni njóta nægjanlegrar hvíldar til að geta sinnt störfum sínum. Í því skyni skal kveðið á um hámark daglegrar, vikulegrar og tveggja vikna vinnuskyldu ökumanna eftirtalinna ökutækja og skyldu þeirra til hvíldar eða til að gera hlé á akstri ökutækja sem:

- eru yfir 3,5 tonnum að leyfðri heildarþyngd,
- eru hönnuð eða varanlega útbúin til að flytja fleiri en átta farþega,
- eru yfir 2,5 tonnum að leyfðri heildarþyngd og notuð til vöruflutninga á milli ríkja eða gestaflutninga.

b. Á eftir e-lið 2. mgr. kemur nýr stafliður, svohljóðandi, og breytist röð annarra stafliða samkvæmt því: skyldu flutningsaðila til að skipuleggja vinnu ökumanns í samræmi við ákvæði um aksturs- og hvíldartíma og skrásetja hvernig það er gert.

c. Í stað orðanna „sbr. d- og e-lið“ í f-lið sem verður g-liður 2. mgr. kemur: sbr. d-, e- og f-lið.

d. Á eftir i-lið sem verður j-liður 2. mgr. kemur nýr stafliður, svohljóðandi, og breytist röð annarra stafliða samkvæmt því: skyldu flutningsaðila til að greiða kostnað vegna gistingar ökumanns utan ökutækis sem er að störfum fyrir flytjanda.

2. gr.

Á eftir orðinu „endurmenntun“ í 3. másl. 10. mgr. 58. gr. laganna kemur: að hluta.

3. gr.

Við 62. gr. laganna bætist ný málsgrein, svohljóðandi:

Leiði það af skuldbindingum Íslands samkvæmt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið að erlent ökuskírteini skuli gilda hér á landi eða að íslenskt ökuskírteini verði útgefið í stað þess mælir ráðherra nánar fyrir um það og skilyrði þess í reglugerð.

4. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 69. gr. laganna:

- Orðið „vegið“ í 1. másl. 6. mgr. fellur brott.
- Við bætast tvær nýjar málsgreinar, svohljóðandi:

Eftirlitsstofnun EFTA er heimilt að leggja sekt á framleiðanda ökutækja þegar skýrslugjöf hans er ekki í samræmi við kröfur sem fram koma í reglugerð sem ráðherra setur. Eftirlitsstofnun EFTA er einnig heimilt að leggja sekt á framleiðanda ökutækja eða aðra markaðsaðila vegna samræmdra aðgerða innan Evrópska efnahagssvæðisins, þegar ökutæki, eftirvagn, kerfi, íhlutur eða aðskilin tæknieining samræmist ekki kröfum sem fram koma í reglugerð ráðherra. Ráðherra skal í reglugerð m.a. kveða nánar á um skyldur og ábyrgð framleiðanda ökutækja og annarra markaðsaðila.

Húsnæðis- og mannvirkjastofnun annast markaðseftirlit með vélknúnum ökutækjum og öðru þeim tengdu, samkvæmt nánari ákvörðun ráðherra. Samgöngustofa annast gerðarviðurkenningar. Ráðherra skal í reglugerð m.a. kveða nánar á um framkvæmd starfa markaðseftirlits- og viðurkenningarstjórnvalda, rétt til upplýsinga og gagna, miðlunar þeirra, aðgang að athafnasvæði markaðsaðila, sýnatöku o.s.frv.

5. gr.

Lög þessi fela í sér heimild til innleiðingar ákvæða eftirtalinna reglugerða og tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins:

- a. Reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) 2018/956 frá 28. júní 2018 um vöktun og skýrslugjöf vegna koltvísyringslosunar og eldsneytisnotkunar nýrra þungra ökutækja, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 396, 10. desember 2021.
- b. Reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1242 frá 20. júní 2019 um að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísyrings fyrir ný, þung ökutæki og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 595/2009 og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 og tilskipun ráðsins 96/53/EB, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 398, 10. desember 2021.
- c. Reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858 frá 30. maí 2018 um viðurkenningu á og markaðseftirlit með vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki, um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 715/2007 og (EB) nr. 595/2009 og niðurfellingu tilskipunar 2007/46/EB, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 49, 18. mars 2022.
- d. Reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054 frá 15. júlí 2020 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 561/2006 að því er varðar lágmarkskröfur um daglegan og vikulegan hámarksakurstíma, lágmarksvinnuhlé og daglegan og vikulegan hvíldartíma og reglugerð (ESB) nr. 165/2014 að því er varðar staðarákvörðun með aðstoð ökurita, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 78, 18. mars 2022.
- e. Tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/645 frá 18. apríl 2018 um breytingu á tilskipun 2003/59/EB um grunnþjálfun og reglubundna þjálfun ökumanna tiltekinna ökutækja til vöru- eða farþegaflutninga og á tilskipun ráðsins 2006/126/EB um ökuskrírteini, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 61, 22. september 2022.
- f. Reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2022/1280 frá 18. júlí 2022 um sértækar og tímabundnar ráðstafanir, í ljósi innrásar Rússlands í Úkraínu, varðandi skjöl fyrir ökumenn sem gefin eru út í Úkraínu í samræmi við löggjöf landsins, sbr. ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 113, 28. apríl 2023.

6. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Þrátt fyrir 1. mgr. skal c-liður a-liðar 1. gr. öðlast gildi 1. júlí 2026.

Greinargerð.

1. Inngangur.

Frumvarp þetta er samið í innviðaráðuneytinu og var lagt fram á 153. löggjafarþingi (589. mál) en náði ekki fram að ganga. Frumvarpið innihélt þá ákvæði til innleiðingar EES-reglna, reglur um ökutæki og fleira. Ákvæðin hafa nú verið aðskilin eftir því hvort þau eru til innleiðingar EES-reglna eða ekki og verður efni þeirra endurflutt í tvennu lagi. Frumvarp þetta inniheldur aðeins ákvæði til innleiðingar EES-reglna og er hér endurflutt með örlitlum lagfæringum og viðbótum.

Með frumvarpinu eru lagðar til breytingar á umferðarlögum, nr. 77/2019, til skýringar og vegna fyrirhugaðrar innleiðingar eftirfarandi Evrópugerða:

- Reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 frá 28. júní 2018 um vöktun og skýrslugjöf vegna koltvísýringslosunar og eldsneytisnotkunar nýrra þungra ökutækja.
- Reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1242 frá 20. júní 2019 um að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir ný, þung ökutæki og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 595/2009 og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 og tilskipun ráðsins 96/53/EB.
- Reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858 frá 30. maí 2018 um viðurkenningu á og markaðseftirlit með vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki, um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 715/2007 og (EB) nr. 595/2009 og niðurfellingu tilskipunar 2007/46/EB.
- Reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054 frá 15. júlí 2020 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 561/2006 að því er varðar lágmarkskröfur um daglegan og vikulegan hámarksaksturstíma, lágmarksvinnuhlé og daglegan og vikulegan hvíldartíma og reglugerð (ESB) nr. 165/2014 að því er varðar staðarákvörðun með aðstoð ökurita.
- Tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/645 frá 18. apríl 2018 um breytingu á tilskipun 2003/59/EB um grunnþjálfun og reglubundna þjálfun ökumanna tiltekinna ökutækja til vöru- eða farþegaflutninga og á tilskipun ráðsins 2006/126/EB um ökuskrírteini.
- Reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2022/1280 frá 18. júlí 2022 um sértækar og tímabundnar ráðstafanir, í ljósi innrásar Rússlands í Úkraínu, varðandi skjöl fyrir ökumenn sem gefin eru út í Úkraínu í samræmi við löggjöf landsins.

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Þeim Evrópugerðum sem til stendur að innleiða verður að tryggja skýra stöð í lögum. Þykir í ljósi innihalds þeirra rétt að þeim verði búin sú stöð í umferðarlögum. Verður nánar farið yfir efni hverrar þeirra hér í köflum 2.1–2.6.

2.1. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956.

Með reglugerðinni er stefnt að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda og eru markmið að baki henni því aðallega umhverfisleg. Ein forsenda þess að samdráttur verði í eldsneytisnotkun og koltvísýringslosun frá þungum ökutækjum er sögð að samræmdu verklagi verði komið á þar sem koltvísýringslosun og eldsneytisnotkun nýrra þungra ökutækja er skráð og vöktuð.

Aðildarríkjum er því með reglugerðinni gert að vakta tiltekin gögn varðandi ný þung ökutæki sem skráð eru í fyrsta sinn og skila skýrslu um þau gögn. Framleiðendum þungra öku-

tækja er gert að vakta gögn fyrir hvert nýtt þungt ökutæki og skila skýrslu um þau gögn. Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins er falið að halda miðlæga skrá um þung ökutæki sem inniheldur fyrrgreind gögn og skal hún að meginstefnu til vera aðgengileg almenningi. Framkvæmdastjórninni er einnig falið að vakta niðurstöður úr prófunum á vegum úti til að sannreyna koltvísýringslosun og eldsneytisnotkun nýrra þungra ökutækja og að gefa út ársskýrslu með greiningu á þeim gögnum sem látin hafa verið í té.

Í tilviki EFTA-ríkjanna er Eftirlitsstofnun EFTA heimilt að leggja á sektir þegar þau gögn sem framleiðandi hefur gefið skýrslu um eru ekki í samræmi við gögn sem koma úr skráningarfærslu framleiðandans eða gerðarviðurkenningarvottorði fyrir hreyfil og fráviknið er talið vegna ásetnings eða stórkostlegs gáleysis. Eftirlitsstofnuninni er einnig heimilt að leggja á sektir þegar tilskilin gögn hafa ekki verið lögð fram innan viðeigandi frests og ekki er hægt að réttlæta seinkun framlagningar þeirra með fullnægjandi hætti.

Innleiðing gerðarinnar hér á landi krefst því breytingar á umferðarlögum þar sem Eftirlitsstofnun EFTA eru veittar framangreindar sektarheimildir. Hér á landi er þó enginn framleiðandi ökutækja og áhrif sektarheimildarinnar sökum þess takmörkuð.

2.2. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1242.

Koltvísýringslosun frá þungum ökutækjum er um 6% af heildarkoltvísýringslosun innan ríkja Evrópusambandsins og um 25% af heildarkoltvísýringslosun frá flutningum á vegum. Án aðgerða hefur verið gert ráð fyrir því að aukning verði á hlutfalli koltvísýringslosunar frá þungum ökutækjum. Með reglugerðinni er miðað að því að losun koltvísýrings frá flutningum á vegum dragist saman sem styður við markmið um samdrátt gróðurhúsalofttegunda. Er því settar frammistöðukröfur um losun koltvísýrings fyrir ákveðin ný þung ökutæki.

Komi til framleiðslu nýrra þungra ökutækja á Íslandi er gert ráð fyrir því að Eftirlitsstofnun EFTA, í nánú samstarfi við framkvæmdastjórn Evrópusambandsins, ákvarði sértæk markmið um koltvísýringslosun.

Framleiðendum eru veittar losunarheimildir og þeir geta átt inneign eða staðið í skuld. Ef framleiðandi á Íslandi væri talinn bera ábyrgð á umframlosun koltvísýrings á tilteknu skýrslutímabili frá og með árinu 2025 er Eftirlitsstofnun EFTA falið að leggja á gjald vegna umframlosunarinnar. Innheimtum gjöldum er skipt hlutfallslega á milli framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins og Eftirlitsstofnunar EFTA á grundvelli fjölda skráninga nýrra þungra ökutækja. EFTA-ríkjunum er svo falið að ákveða hvernig gjöldum sem þeim tilheyra er varið.

Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins, með aðstoð nefndar um loftslagsbreytingar, er að mestu falin tæknileg framkvæmd reglugerðarinnar. Henni er meðal annars falið að ákvarða aðferð til að meta viðmiðunargildi fyrir koltvísýringslosun og setja viðmið til að ákvarða hvort þau hafa hækkað ótilhlýðilega mikið og þá hvernig megi leiðrétta þau. Henni er einnig falið að vakta og meta hversu dæmigerð gildi koltvísýringslosunar og orkunotkunar eru fyrir raunverulegan akstur, ásamt því að safna gögnum, birta skrár yfir tiltekin gögn og frammistöðu hvers framleiðanda og upplýsa almenning um þróun til lengri tíma.

Í umferðarlögum er gert ráð fyrir því að Eftirlitsstofnun EFTA sé heimilt að leggja gjald á framleiðanda ökutækja þegar vegið meðaltal losunar koltvísýrings frá nýskráðum ökutækjum framleiðanda á Evrópska efnahagssvæðinu er yfir tilteknu viðmiði. Með reglugerðinni er í tilviki EFTA-ríkjanna gert ráð fyrir því að veitt verði sams konar heimild þegar meðaltal sértækrar koltvísýringslosunar er á skýrslutímabili meiri en ákvörðuð hefur verið. Þykir rétt að umferðarlögum verði breytt og viðeigandi ákvæði skýrt svo að enginn vafi verði um að það gjald sem gert er ráð fyrir í reglugerðinni rúmist innan heimildarinnar.

Enginn framleiðandi þungra ökutækja er hér á landi og takmarkast áhrif fyrrgreindrar heimildar Eftirlitsstofnunar EFTA á innlenda aðilda af því.

2.3. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858.

Eftir að framkvæmdastjórn Evrópusambandsins lagði mat á lagaramma sambandsins um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki komu í ljós ákveðnir vankantar sem reglugerðinni er ætlað að bæta úr. Gildandi reglur eru skýrðar, eftirlit aukið og ákvæði innleidd sem varða gerðarviðurkenningar, markaðseftirlit, upplýsingaskipti og annað í því skyni að tryggja eðlilega starfsemi innri markaðarins. Það er talið í þágu fyrirtækja og neytenda og til þess fallið að auka öryggi ásamt því að stuðla að heilbrigðis- og umhverfisvernd.

Aðildarríkjum er meðal annars gert að koma á fót eða tilnefna eigin viðurkenningar- og markaðseftirlitsyfirvöld og ber að tryggja algera aðgreiningu hlutverka þeirra svo að þau starfi óháð hvort öðru. Þau geta verið undir sömu stofnun en starfsemi hvors um sig verður þá að lúta óháðri stjórn.

Nánar er fjallað um hlutverk viðurkenningar- og markaðseftirlitsyfirvalda í reglugerðinni. Samgöngustofa er gerðarviðurkenningarstjórnvald hér á landi en tilnefna verður markaðseftirlitsstjórnvald. Markaðseftirlitsstjórnvaldi ber að framkvæma reglulegar athuganir til að sannprófa að ökutæki, kerfi, íhlutir og aðskildar tæknieiningar uppfylli viðeigandi kröfur. Þær athuganir skal framkvæma með fullnægjandi hætti með sannprófun skjala og eftir því sem við á með prófunum á rannsóknastofu og á vegum úti. Lágmarksfjöldi prófana í hverju aðildarríki er ein á hver 40.000 vélknúin ökutæki sem skráð voru á næstliðnu ári, en framkvæmdar prófanir skulu þó ekki vera færri en fimm talsins. Aðildarríkjum er heimilt að semja við markaðseftirlitsyfirvald annars aðildarríkis eða framkvæmdastjórn Evrópusambandsins um að annast þessar prófanir fyrir sína hönd.

Þá er aðildarríkjum falið að setja reglur um viðurlög við brotum markaðsaðila og að gera ráðstafanir til að tryggja að þeim sé beitt. Viðurlögin skulu vera skilvirk, í réttu hlutfalli við brot og hafa varnaðaráhrif.

Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins er með reglugerðinni heimilað að leggja sektir á markaðsaðila þegar ökutæki, kerfi, íhlutur eða aðskilin tæknieining uppfyllir ekki þær kröfur sem mælt er fyrir um. Innan Evrópska efnahagssvæðisins er Eftirlitsstofnun EFTA ætlað þetta hlutverk. Til að svo megi verða þarf í umferðarlögum að heimila stofnuninni að leggja slíkar sektir á markaðsaðila en áhrif heimildarinnar á innlenda aðila hafa verið talin takmörkuð sökum þess að hér eru engir framleiðendur ökutækja og hér starfar engin viðurkennd tæknipjónusta í skilningi reglugerðarinnar.

2.4. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054.

Reglugerðinni er í senn ætlað að auka umferðaröryggi og að tryggja ökumönnum bætt vinnuskilyrði. Góð vinnuskilyrði ökumanna ásamt heilbrigðri samkeppni flutningsaðila þykja grundvöllur þess að innan EES verði til öruggur, hagkvæmur og félagslega jafn flutningageiri sem dregur að hæfa starfsmenn án mismununar þeirra. Til að svo megi verða er talið nauðsynlegt að skýrt og samræmt regluverk gildi á milli aðildarríkja sem er til þess fallið að ná þeim markmiðum sem stefnt er að.

Það er mat framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins að gildandi reglur, sérstaklega reglugerð (EB) nr. 561/2006, séu haldnar ákveðnum ágöllum. Reglurnar þykja óskýrar hvað varðar vikulegan hvíldartíma, hvíldaraðstöðu og hvíldartíma þegar fleiri en einn ökumaður vinna saman. Sömuleiðis þykja reglurnar óskýrar hvað varðar heimkomu ökumanna og hefur það

leitt til þess að framkvæmd reglnanna er misjöfn milli aðildarríkja. Hafa nokkur ríki því gengið lengra í því skyni að draga úr lagalegri óvissu. Er reglugerðinni ætlað að bæta úr þessum ágöllum.

Af öðrum breytingum ber helst að nefna að auknar kröfur eru gerðar til notkunar snjallökurita og frá 1. júlí 2026 taka reglurnar einnig til ökutækja yfir 2,5 tonnum að heildarþyngd, að meðtöldum eftirvögnum eða festivögnum, séu þau notuð í farmflutningum yfir landamæri eða gestaflutningum en það eru flutningar sem eru starfræktir tímabundið, gegn gjaldi, innan lands í gistiáildarríki í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1072/2009.

Flutningafyrirtækjum er gert að skipuleggja vinnu ökumanna svo að þeim sé kleift að komast aftur á bækistöð vinnuveitanda þar sem ökumaður hefur að jafnaði aðsetur og þar sem vikulegur hvíldartími hans hefst. Fyrirtækjunum er gert að skrásetja hvernig þau uppfylla þessa skyldu og geyma gögn þar um á athafnasvæði sínu til framvísunar að beiðni eftirlitsyfirvalda. Flutningafyrirtækjum er einnig gert að bera kostnað af hvíldaraðstöðu starfsmanns sem er við störf fjarri heimili og fyrirtækjunum er óheimilt að láta ökumönnum í té greiðslu sem tengist ekinni vegalengd, afhendingartíma eða magni fluttrar vöru ef slík greiðsla getur orðið til þess að ógna umferðaröryggi eða hvatt til brota á reglugerðinni.

Í umferðarlögum er fjallað um aksturs- og hvíldartíma ökumanna og er ökumönnum í farþega- og farmflutningum í atvinnuskyni á ökutækjum sem eru yfir 3,5 tonn að heildarþyngd sérstaklega gert að gæta að hvíldartíma. Í því skyni er ráðherra falið að kveða nánar á um aksturs- og hvíldartíma ökumanna, ökurita og fleira í reglugerð. Rýmka þarf gildissvið þessara ákvæða í umferðarlögum til samræmis við reglugerðina þannig að þau taki einnig til aksturs ökutækja yfir 2,5 tonnum að heildarþyngd í akstri yfir landamæri eða í gestaflutningum. Þá þykir rétt að mælt verði fyrir um skyldu flutningafyrirtækja til að bera kostnað af hvíldaraðstöðu starfsmanna sinna í lögum.

2.5. Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/645.

Tilskipunin er bæði liður í aðgerðum Evrópusambandsins í átt að auknu umferðaröryggi og á sviði umhverfisverndar þar sem stefnt er að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda og fækkun umferðarslysa. Það er gert með aukinni fræðslu og þjálfun ökumanna sem ætlað er að leiða til vistvænni og öruggari aksturs.

Með tilskipuninni er gildandi reglum breytt. Vankantar höfðu komið í ljós sem vörðuðu meðal annars ólíka túlkun undanþáguheimilda auk þess sem veitt fræðsla þótti aðeins gagnast með takmörkuðum hætti og ökumönnum hafði reynt erfitt að fá hana metna á milli ríkja.

Ákveðnir námsþættir eru taldir krefjast verklegar þjálfunar þar sem ekki sé hægt að kenna þá með fullnægjandi hætti í fjarnámi. Sökum þess er í tilskipuninni mælt fyrir um að ekki skuli kenna meira en 12 kennslustundir af 35 í fjarnámi. Í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 155/2022 kemur fram aðlögunartexti þess efnis að krafa um hámarksfjölda kennslustunda í fjarnámi eigi ekki við um Ísland. Þær kröfur eru þó gerðar að kennsla samanstandi af fræðilegri og verklegri kennslu.

Aðildarríkjum er gert að skiptast á upplýsingum um starfshæfnisvottorð og að koma í þeim tilgangi upp rafrænum gagnagrunni með nauðsynlegum upplýsingum um útgefin og ógild starfshæfnisvottorð. Auk þess skal vinna að sameiginlegu upplýsingakerfi.

Í umferðarlögum er mælt fyrir um skyldu ákveðinna ökumanna til að undirgangast endurmenntun og er ráðherra falið að kveða nánar á um tilhögun hennar í reglugerð. Þar segir einnig að heimilt sé að ljúka endurmenntun í fjarnámi. Vegna innleiðingar tilskipunarinnar verður hluti endurmenntunar að felast í verklegri þjálfun og því ekki unnt að ljúka endurmenntun að öllu leyti í fjarnámi.

2.6. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2022/1280.

Reglugerðin er viðbót við efni frumvarpsins frá fyrri framlagningu og hluti af viðbrögðum Evrópusambandsins vegna innrásar Rússa í Úkraínu. Vegna innrásarinnar hefur mikill fjöldi fólks neyðst til að yfirgefa heimili sín og flýja til annarra ríkja. Ekki eru í gildi samræmdar reglur innan aðildarríkja um viðurkenningu ökuréttinda og starfshæfnisvottorða ökumanna sem útgefin eru í þriðju ríkjum eða útskipti þeirra.

Með reglugerðinni er sameiginlegum ramma komið á um tímabundna viðurkenningu og útskipti ökuskírteina sem útgefin eru í Úkraínu og starfshæfnisvottorð ökumanna, sem aka ákveðnum ökutækjum í atvinnuskyni, eftir að handhafar þeirra hafa hlotið alþjóðlega vernd. Þá er einnig gert ráð fyrir mögulegri útgáfu ökuskírteina í stað þeirra sem glatast hafa. Það er í því skyni að draga úr álagi á einstaklinga sem njóta tímabundinnar verndar sem og yfirvöld. Með því má auk þess að auðvelda daglegt líf fyrrgreinds hóps stuðla að aðlögun hans að nýju samfélagi.

Í umferðarlögum er ráðherra falið að setja reglur um þau skilyrði sem þeir sem dveljast hér á landi, og hafa ekki íslenskt ökuskírteini, þurfa að fullnægja til að mega stjórna vélknúnu ökutæki og þar á meðal hvaða skilyrði handhafi erlends ökuskírteinis þarf að uppfylla til að fá íslenskt ökuskírteini. Ráðherra er þá heimilt að ákveða að ökuskírteini sem er útgefið í EES-ríki gildi einnig eftir að handhafi þess hefur sest að hér á landi, samkvæmt nánari reglum. Sama gildir þá ef það er útgefið í þriðja ríki að því gefnu að íslensk ökuskírteini séu einnig tekin gild þar.

Rétt þykir að kveða sérstaklega á um að leiði það af skuldbindingum Íslands samkvæmt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið að erlent ökuskírteini skuli gilda hér á landi vegna aðstæðna í útgáfuríkinu, eða að íslenskt ökuskírteini skuli útgefið í stað þess, skuli ráðherra mæla nánar fyrir um það í reglugerð.

3. Meginefni frumvarpsins.

Með frumvarpinu eru lagðar til eftirfarandi breytingar á umferðarlögum til innleiðingar sex Evrópugerða:

1. Mögulegt gildissvið reglna um aksturs- og hvíldartíma ökumanna er rýmkað til innleiðingar reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054. Þá er reglugerðarheimild ráðherra breytt svo að skýr heimild sé til að mæla fyrir um skyldu flutningsaðila til að skipuleggja vinnu ökumanns svo að hann komist aftur á bækistöð flutningsaðila, að skrá hvernig það er gert, að geyma gögn þar um og afhenda sé þess óskað. Að lokum er mælt fyrir um skyldu flutningsaðila til að bera kostnað af hvíldaraðstöðu ökumanns sem er við störf fjarri eigin heimili.
2. Til innleiðingar tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/645 er mælt fyrir um að heimilt verði að ljúka endurmenntun ökumanna að hluta í fjarnámi.
3. Í ljósi þeirra sértæku og tímabundnu ráðstafana sem kveðið er á um í reglugerð (ESB) 2022/1280 er kveðið á um að leiði það af skuldbindingum Íslands samkvæmt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið að erlent ökuskírteini skuli gilda hér á landi eða að íslenskt ökuskírteini verði útgefið í stað þess, mæli ráðherra nánar fyrir um það í reglugerð.
4. Orðið „vegið“ er felld brott úr núverandi 6. mgr. 69. gr. og er það til innleiðingar reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1242.

5. Eftirlitsstofnun EFTA er heimilað að leggja sekt á framleiðanda ökutækja þegar skýrslugjöf hans er ekki í samræmi við reglur sem ráðherra setur. Það er til innleiðingar reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956. Eftirlitsstofnun EFTA er einnig heimilað að leggja sekt á framleiðanda ökutækja eða annan markaðsaðila samkvæmt nánari ákvörðun ráðherra þegar ökutæki, eftirvagn, kerfi, íhlutur eða aðskilin tæknieining samræmist ekki kröfum sem fram koma í reglugerð ráðherra. Ráðherra er þá falið að mæla nánar fyrir um skyldur og ábyrgð framleiðanda ökutækja og annarra markaðsaðila. Það er til innleiðingar reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858.
6. Kveðið er á um markaðseftirlitsstjórnvald með vélknúnum ökutækjum og er Húsnæðis- og mannvirkjastofnun falið það hlutverk. Þetta er til innleiðingar reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858. Samgöngustofa fer þegar með hlutverk viðurkenningsstjórnvalds hér á landi en til samræmis er það einnig tekið fram.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Íslenska ríkið er að þjóðarétti skuldbundið til að innleiða eftirtaldar Evrópuþinggerðir og er frumvarpið samið með það fyrir augum að tryggja fullnægjandi stoð í lögum til innleiðingar þeirra:

- Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 frá 28. júní 2018 um vöktun og skýrslugjöf vegna koltvísýringslosunar og eldsneytisnotkunar nýrra þungra ökutækja.
- Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1242 frá 20. júní 2019 um að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir ný, þung ökutæki og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 595/2009 og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 og tilskipun ráðsins 96/53/EB.
- Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858 frá 30. maí 2018 um viðurkenningu á og markaðseftirlit með vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki, um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 715/2007 og (EB) nr. 595/2009 og niðurfellingu tilskipunar 2007/46/EB.
- Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054 frá 15. júlí 2020 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 561/2006 að því er varðar lágmarkskröfur um daglegan og vikulegan hámarksakurstíma, lágmarksvinnuhlé og daglegan og vikulegan hvíldartíma og reglugerð (ESB) nr. 165/2014 að því er varðar staðarákvörðun með aðstoð ökurita.
- Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/645 frá 18. apríl 2018 um breytingu á tilskipun 2003/59/EB um grunnþjálfun og reglubundna þjálfun ökumanna tiltekinna ökutækja til vöru- eða farþegaflutninga og á tilskipun ráðsins 2006/126/EB um ökuskírteini.
- Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2022/1280 frá 18. júlí 2022 um sértækar og tímabundnar ráðstafanir, í ljósi innrásar Rússlands í Úkraínu, varðandi skjöl fyrir ökumenn sem gefin eru út í Úkraínu í samræmi við löggjöf landsins.

Stjórnarskrá Lýðveldisins Íslands, nr. 33/1944, hefur að geyma margar mikilvægustu stjórnskipunarreglur ríkisins. Sem frjálst og fullvalda ríki getur Ísland, sbr. 1. og 21. gr. stjórnarskrárinnar, verið aðili að þjóðarétti og undirgengist þjóðréttarlegar skuldbindingar en ákvæði stjórnarskrárinnar leiða til þess að því eru takmörk sett að hvaða marki íslensk stjórnvöld geta framselt valdheimildir sínar gagnvart innlendum aðilum til erlendra stofnana með þjóðréttarsamningum.

Með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1242 frá 20. júní 2019 um að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir ný, þung ökutæki og um breytingu á

reglugerð (EB) nr. 595/2009 og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 og tilskipun ráðsins 96/53/EB er gert ráð fyrir því að umframlosunargjald verði í ákveðnum tilvikum heimilt að leggja á framleiðendur þungra ökutækja. Í tilvikum Íslands sem EFTA-ríkis er gert ráð fyrir því að Eftirlitsstofnun EFTA verði falin sú heimild.

Með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 frá 28. júní 2018 um vöktun og skýrslugjöf vegna koltvísýringslosunar og eldsneytisnotkunar nýrra þungra ökutækja og með framseldri reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/888 frá 13. mars 2019 um breytingu á I. viðauka við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 að því er varðar gögn um ný þung ökutæki sem aðildarríki og framleiðendur eiga að vakta og gefa skýrslu um er gert ráð fyrir því að framkvæmdastjórnin geti lagt á sektir vegna ófullnægjandi gagna. Hvað varðar EFTA-ríkin er gert ráð fyrir því að Eftirlitsstofnun EFTA fari með fyrrgreindar sektarheimildir.

Með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858 frá 30. maí 2018 um viðurkenningu á og markaðseftirlit með vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki, um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 715/2007 og (EB) nr. 595/2009 og niðurfellingu tilskipunar 2007/46/EB er gert ráð fyrir því í tilvikum EFTA-ríkjanna að Eftirlitsstofnun EFTA verði veitt sektarvald gagnvart viðkomandi markaðsaðilum þegar ökutæki, kerfi, íhlutur eða aðskilin tæknieining uppfyllir ekki gerðar kröfur.

Fyrir er í umferðarlögum heimild Eftirlitsstofnunar EFTA til álagningar umframlosunargjalds. Með 8. gr. laga nr. 39/2021, um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019 (umframlosunargjald og einföldun regluverks), var nýrri málsgrein bætt við 69. gr. umferðarlaga þess efnis að Eftirlitsstofnun EFTA væri 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 er ráðherra falið að kveða nánar á um hvernig og í hvaða tilvikum slíkt gjald skal lagt á.

Um heimildina var sérstaklega fjallað í greinargerð með frumvarpinu (280. mál á 151. lögþ.). Segir þar að færa megi fyrir því rök að um íþyngjandi viðurlög sé að ræða sem beita megi lögáðila þegar framleiðsla þeirra uppfyllir ekki viðmið reglna um framleiðslu ökutækja er varðar útblástur koltvísýrings.

Almennt hefur Eftirlitsstofnun EFTA ekki heimildir til að leggja á gjöld eða beita innlenda aðila viðurlögum en fyrir því eru þó ákveðin fordæmi, svo sem fyrrgreind 69. gr. umferðarlaga vegna umframlosunargjalds og 250. gr. laga um loftferðir, nr. 80/2022, sem byggist á eldri heimild í 136. gr. a laga um loftferðir, nr. 60/1998, en er þó víðtækari. Með 250. gr. gildandi loftferðalaga var Eftirlitsstofnun EFTA falin heimild til að leggja sektir á einstaklinga eða lögáðila þegar brot er talið af ásetningi eða gáleysi.

Þegar Eftirlitsstofnun EFTA var veitt heimild í nýjum loftferðalögum til að leggja á sektir vegna brota á lögunum og reglugerðum settum samkvæmt þeim var meðal annars horft til álitsgerðar Stefáns Más Stefánssonar lagaprófessors um hvort ákvæði sem heimiluðu stofnuninni að leggja sektir á innlenda aðila stæðust ákvæði stjórnarskrár. Í álitsgerðinni segir meðal annars: „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 minnisblaði sem unnið var af nefndasviði og aðallögfræðingi Alþingis af sama tilefni kom einnig fram að vart yrði séð að með sektarákvæðinu

yrði gengið lengra en þegar hefði verið gert í samkeppnismálum samkvæmt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið.

Færa má rök fyrir því að sambærileg sjónarmið og hér hafa verið reifuð gildi um framsal valds til að leggja gjöld og sektir á framleiðendur ökutækja og aðra markaðsaðila. Enginn framleiðandi ökutækja eða viðurkennd tækniþjónusta í skilningi reglugerðarinnar er starfandi á Íslandi og er ekki fyrir séð að heimildin komi í framkvæmd til með að hafa bein áhrif á aðra innlenda markaðsaðila. Við það má bæta að um er að ræða vel afmarkað framsal á afmörkuðu sviði sem eins og áður segir er ekki gert ráð fyrir að verði íslenskum aðilum íþyngjandi. Þá er auk þess gert er ráð fyrir því að Eftirlitsstofnun EFTA fari með samsvarandi heimild gagnvart EFTA-ríkjunum og framkvæmdastjórn Evrópusambandsins fer með gagnvart aðildarríkjum sambandsins og tveggja stöða kerfi samningsins um Evrópska efnahagssvæðið þannig virt.

Með vísan til framangreinds má telja að lögfesting umræddra heimilda Eftirlitsstofnunar EFTA til að leggja gjöld á framleiðendur ökutækja sem mæta ekki viðmiðum um útblástur skaðlegra lofttegunda og sektir á framleiðendur eða viðeigandi markaðsaðila brjóti ekki í bága við stjórnskipunarreglur Íslands.

5. Samráð.

Áform um lagasetningu voru birt í samráðsgátt stjórnvalda 15. júlí 2022, sbr. mál nr. S-123/2022. Engar umsagnir bárust. Þá voru frumvarpsdrög birt til umsagnar í samráðsgátt 22. september 2022, sbr. mál nr. S-172/2022 og bárust þá alls 33 umsagnir.

Stærstur hluti innsendra umsagna sneri að tillögum um nýjan flokk smáfarartækja og reglur um þau og verður efni þeirra ekki rakið hér, enda ekki hluti af efni frumvarpsins eftir fyrrnefnda breytingu.

Í umsögn Samtaka iðnaðarins var bent á að gengið væri lengra en þörf krefði vegna innleiðingar reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054 frá 15. júlí 2020 um lágmarkskröfur um daglegan og vikulegan hámarksaksturstíma, lágmarksvinnuhlé og daglegan og vikulegan hvíldartíma og tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/645 um breytingu á tilskipun 2003/59/EB um grunnþjálfun og reglubundna þjálfun ökumanna tiltekinnna ökutækja til vöru- eða farþegaflutninga. Það var einnig gert í umsögn flutningasviðs Samtaka verslunar og þjónustu.

Vegna reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054 hafði til einföldunar verið lagt til að orðalagið „á ökutækjum yfir 3,5 tonn að heildarþyngd“ yrði fellt brott úr 1. másl. 1. mgr. 54. gr. laganna. Var það sökum þess að reglurnar hafa verið innleiddar með reglugerð ráðherra og ráðherra hefur mælt nánar fyrir um gildissvið þeirra í henni. Á það var hins vegar bent í umsögn Samtaka iðnaðarins að með því að fella brott öll stærðartakmörk úr 54. gr. laganna fæli hún í sér viðtækara gildissvið en Evrópureglur gerðu kröfu um. Þá var á það bent, líkt og fram kom í greinargerð með frumvarpinu eins og það birtist í samráðsgátt, að gert væri ráð fyrir gildistöku ákvæðisins fyrr en gerð væri krafa um. Sú ábending kom einnig fram í umsögn flutningasviðs Samtaka verslunar og þjónustu. Úr þessu hefur verið bætt, mælt er fyrir um gildistöku 1. júlí 2026 og gildissvið reglnanna skýrt í frumvarpinu.

Vegna tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/645 er lagt til að orðalagi 3. másl. 10. mgr. 58. gr. verði breytt svo að heimilt verði að ljúka endurmenntun að hluta í fjarnámi. Við það gera Samtök iðnaðarins og flutningasvið Samtaka verslunar og þjónustu athugasemd þess efnis að kröfur um hámarkstímafjölda sem kenndir eru í fjarnámi eigi ekki við um Ísland og því gengið lengra en þörf krefur. Í umsögn Samtaka ökuskóla er hins vegar lagt til að kveðið verði á um að hámark endurmenntunar sem lokið er í fjarnámi skuli vera 12 klukkustundir. Það er með vísan til þess að rafrænar menntunaraðferðir geti vissulega verið

fjárhagslega hagkvæmar en hætt sé við því að of mikið umfang þeirra komi niður á gæðum menntunarinnar. Það sjónarmið segja samtökin endurspeglast í aðfaraorðum tilskipunarinnar þar sem efnislega sé vikið að ýmsum þjálfunaraðferðum sem ekki verði talið unnt að koma við með rafrænum menntunaraðferðum.

Þá má nefna að í umsögn Samtaka ferðaþjónustunnar er tekið fram að margir atvinnubílstjórar sækja nú endurmenntun í annað sinn frá því hún var tekin upp hér á landi og að ljóst þyki af samtölum við bílstjóra að námskrá endurmenntunar þarfnist ítarlegrar endurskoðunar og ökuskólar aðhalds svo að námsgreinar verði gerðar áhugaverðari fyrir þá sem námskeiðin sitja. Þannig megi koma í veg fyrir að nemendur upplifi að um afplánun sé að ræða.

Að mati ráðuneytisins er ekki unnt að falla frá tillögunni. Þrátt fyrir að takmörkun á fjölda kennslustunda sem kenndar eru í fjarnámi eigi ekki við um Ísland er þess þrátt fyrir það krafist samkvæmt tilskipuninni að einhver hluti námsins sé í formi verklegrar kennslu. Hér á landi verður því unnt að kenna mun fleiri kennslustundir en 12 af 35 í fjarnámi, en ekki verður hægt að ljúka allri endurmenntun með þeim hætti. Þykir þá ekki ástæða til að í lögunum verði mælt sérstaklega fyrir um hámarksfjölda kennslustunda sem kenna má í fjarnámi enda hefur Ísland sérstaklega sóst eftir, og fengið, undanþágu frá þeirri kröfu.

Að lokum voru í umsögnum lagðar til ýmsar aðrar breytingar á umferðarlögum en þær sem frumvarpið felur í sér en ráðuneytið taldi efni þeirra ekki gefa tilefni til breytinga á frumvarpinu.

6. Mat á áhrifum.

Þær Evrópugerðir sem lagt er til í frumvarpinu að búin verði lagastoð til innleiðingar eru, að einni undanskilinni, settar með umferðaröryggi eða umhverfisáhrif sem aðalmarkmið.

Sökum þess að Ísland er eyriki í Norður-Atlantshafi sem á ekki landamæri að öðrum ríkjum og hér eru engir starfandi framleiðendur ökutækja þykir fyrir séð að áhrif innleiðingar gerðanna takmarkist af því. Fyrst og fremst er talið að áhrif samþykktar frumvarpsins verði að íslenska ríkið geti staðið við alþjóðlegar skuldbindingar sínar, en auk þess er gert ráð fyrir auknu umferðaröryggi og umhverfisvernd. Einnig má nefna bættar vinnuáðstæður atvinnubílstjóra.

Innleiðingu fyrrgreindra Evrópugerða mun fylgja vinna hjá undirstofnunum. Ber þar helst að nefna vinnu við breytingar á tölvukerfum hjá Samgöngustofu auk vinnu við skýrslugjöf samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 og við uppfærslu kennslu-efnis samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054. Helst hefur verið gert ráð fyrir auknum og óhjákvæmilegum kostnaði hjá Húsnaðis- og mannvirkjastofnun vegna markaðseftirlits og prófunar ökutækja samkvæmt ákvæðum reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858. Sá kostnaður hefur verið talinn nema um 20 millj. kr. á ári.

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054 og tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/645 þykja þá munu hafa einhver áhrif á atvinnubílstjóra á ákveðnum ökutækjum, sem og rekstraraðila í farþega- og farmflutningum á landi. Er það annars vegar vegna breytinga á reglum um aksturs- og hvíldartíma og hins vegar vegna breytinga hvað varðar endurmenntun atvinnubílstjóra. Sökum þess að aðeins lítill hluti endurmenntunar verður að vera í formi verklegrar kennslu þykir þó ekki fyrir séð að breytingunni fylgi teljandi kostnaður eða fyrirhöfn hagsmunaaðila.

Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2022/1280 mun fyrst og fremst hafa jákvæð áhrif á þá handhafa úkraínskra ökuskírteina sem veitt hefur verið vernd hér á landi á grundvelli 44. gr. laga um útlendinga, nr. 80/2016. Ekki þykir séð að innleiðingu reglugerðarinnar muni fylgja teljandi kostnaður.

Samþykkt frumvarpsins er í ljósi framangreinds því fyrst og fremst talin hafa jákvæð áhrif og ekki er gert ráð fyrir því að hún hafi teljandi áhrif á útgjöld ríkisins.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054 var gildissviði reglna um aksturs- og hvíldartíma breytt svo að reglurnar tækju einnig til ökutækja, að meðtöldum eftirvögnum eða festivögnum, yfir 2,5 tonnum að heildarþyngd sem notuð eru til farmflutninga þvert á landamæri eða gestaflutninga og er lagt til að ákvæðið verði lagað að því. Breytingar eru einnig lagðar til með það fyrir augum að skýra ákvæðið og gildissvið þess.

Gestaflutningar í farmflutningum sem reglur um aksturs- og hvíldartíma taka nú til eru tímabundnir flutningar, gegn gjaldi, innan lands í gístiaðildarríki í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) 1072/2009.

Breytingar eru lagðar til á 2. mgr. 54. gr. og með því gert ráð fyrir að ráðherra verði veitt skýr heimild til viðbótar fyrirbyggjandi heimildum. Það er til frekari útfærslu, meðal annars í ljósi þess að með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2020/1054 er flutningsaðila gert að skipuleggja vinnu ökumanns svo að hann komist að jafnaði aftur á bækistöð flutningsaðilans þar sem hann hefur aðsetur og þar sem vikulegur hvíldartími hans hefst. Þá er flutningsaðila gert að skrásetja hvernig hann uppfyllir þær skyldur, að geyma gögn þar um á athafnasvæði sínu til framvísunar að beiðni eftirlitsyfirlvalda og að bera kostnað af hvíldaraðstöðu ökumanns sem er við störf fjarri eigin heimili.

Um 2. gr.

Um ræðir breytingartillögu vegna tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/645. Með tilskipuninni er meðal annars mælt fyrir um fjarnám og umfang þess en hér á landi hefur verið heimilt að ljúka endurmenntun í fjarnámi. Fram kemur í tilskipuninni að ekki þyki unnt að kenna alla þætti endurmenntunar með fullnægjandi hætti í fjarnámi og sökum þess er mælt fyrir um að ekki skuli kenna meira en 12 kennslustundir af 35 í fjarnámi.

Með ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 155/2022 frá 29. apríl 2022 kemur fram aðlögunartexti þess efnis að krafa um hámarksfjölda kennslustunda í fjarnámi eigi ekki við um Ísland.

Þrátt fyrir að takmarkanir á fjölda kennslustunda í fjarnámi eigi ekki við hér á landi verður þess krafist samkvæmt tilskipuninni að einhver hluti endurmenntunar fari fram í formi verklegrar kennslu. Með því verður ekki hægt að ljúka endurmenntun að öllu leyti í fjarnámi.

Þar sem í 3. másl. 10. mgr. 58. gr. gildandi umferðarlaga segir að heimilt sé að ljúka endurmenntun í fjarnámi þykir rétt að tekið verði fram að heimilt sé að ljúka hluta endurmenntunar í fjarnámi. Eftir stendur þá að líkt og áður skulu ökumenn sem stjórna ákveðnum ökutækjum í atvinnuskyni gangast undir endurmenntun á fimm ára fresti og ráðherra verður áfram falið að kveða nánar á um tilhögun endurmenntunar í reglugerð.

Um 3. gr.

Í reglugerð (ESB) 2022/1280 er kveðið á um sértækar og tímabundnar ráðstafanir, í ljósi innrásar Rússa í Úkraínu, vegna skjala fyrir ökumenn sem útgefin hafa verið í samræmi við úkraínsk lög.

Fjallað er um erlend ökuskírteini í 62. gr. gildandi umferðarlaga en í ljósi þeirra sértæku og tímabundnu ráðstafana sem kveðið er á um í reglugerð (ESB) 2022/1280 þykir rétt að kveðið verði sérstaklega á um að leiði það af skuldbindingum Íslands samkvæmt samningnum

um Evrópska efnahagssvæðið að erlent ökuskirteini skuli gilda hér á landi eða að íslenskt skirteini skuli útgefið í stað þess til staðfestingar réttinda viðkomandi, skuli ráðherra mæla fyrir um það í reglugerð.

Um 4. gr.

Orðalagsbreyting er lögð til á gildandi 6. mgr. 69. gr. í ljósi reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/1242. Framleiðendur ökutækja hafa samkvæmt reglugerðinni ákveðnar heimildir til koltvísýringslosunar en ef framleiðandi á Íslandi er talinn bera ábyrgð á umframlosun á tilteknu skýrslutímabili frá og með 2025 er Eftirlitsstofnun EFTA falið að leggja á gjald vegna hennar. Gerðin er því mjög sambærileg þeirri sem gildandi ákvæði 6. mgr. var sett til innleiðingar á og orðalagsbreytingin til þess fallin að ná með skýrum hætti utan um efni þeirra beggja.

Þá er lagt til að tveimur nýjum málsgreinum verði bætt við ákvæðið vegna reglugerða Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/956 og 2018/858.

Með fyrrgreindu reglugerðinni eru Eftirlitsstofnun EFTA í tilviki EFTA-ríkjanna veittar heimildir til að leggja á sekt þegar þau gögn sem framleiðandi hefur gefið skýrslu um eru ekki í samræmi við gögn sem koma úr skráningarfærslu framleiðandans eða gerðarviðurkenningarvottorði fyrir hreyfil og frávikíð er talið sökum ásetnings eða stórkostlegs gáleysis. Eftirlitsstofnuninni er einnig heimilt að leggja á sekt þegar framleiðandi hefur ekki lagt tilskilin gögn fram innan viðeigandi frests og ekki er hægt að rökstyðja seinkun framlagningarinnar með fullnægjandi hætti.

Með síðargreindu reglugerðinni er aðildarríkjum, auk annars, gert að koma á fót eða tilnefna eigin viðurkenningar- og markaðseftirlitsyfirvöld og ber ríkjunum að tryggja algera aðgreiningu hlutverka þeirra svo að þau starfi óháð hvert öðru. Nánar er fjallað um hlutverk viðurkenningar- og markaðseftirlitsyfirvalda í reglugerðinni. Samgöngustofa er gerðarviðurkenningarstjórnvald hér á landi en tilnefna verður markaðseftirlitsstjórnvald. Húsnæðis- og mannvirkjastofnun fer með opinbera markaðsgæslu skv. 1. mgr. 2. gr. laga um stofnunina, nr. 137/2019, sbr. lög um öryggi vöru og opinbera markaðsgæslu, nr. 134/1995. Stofnuninni var falið það hlutverk með lögum nr. 18/2021, um breytingu á lögum um Neytendastofu og fleiri lögum (stjórnsýsla neytendamála), og tók hún við málum af Neytendastofu sem varða mælifræði, vöruöryggi og opinbera markaðsgæslu. Vart þykir gerlegt að Samgöngustofu verði falið hlutverk markaðseftirlitsstjórnvalds samhliða því að stofnunin fari með hlutverk viðurkenningarstjórnvalds og verður í ljósi framangreinds að telja því best komið hjá Húsnæðis- og mannvirkjastofnun.

Með reglugerð (ESB) 2018/858 er framkvæmdastjórn Evrópusambandsins falið sektarvald gagnvart innlendum aðilum. Það er til að styðja við samræmdar ráðstafanir til úrbóta og takmarkandi ráðstafanir á vettvangi sambandsins í þeim tilvikum sem andmælum hefur verið hreyft við ráðstöfun aðildarríkis eða þegar framkvæmdastjórnin kemst að því eftir að hafa framkvæmt prófanir og skoðanir að ráðstafanir til úrbóta og takmarkandi ráðstafanir séu nauðsynlegar á vettvangi sambandsins. Hvað EFTA-ríkin varðar er Eftirlitsstofnun EFTA falið það hlutverk og gert ráð fyrir því að stofnuninni verði heimilt að leggja sektir á markaðsaðila vegna þess að ökutæki, kerfi, íhlutur eða aðskilin tæknieining uppfyllir ekki þær kröfur sem mælt er fyrir um. Þær sektir sem lagðar eru á skulu vera skilvirkar, í réttu hlutfalli við brot og hafa varnaðaráhrif. Þær skulu þá ekki vera til viðbótar við viðurlög sem aðildarríkin beita.

Að lokum er í báðum þeim málsgreinum sem lagt er til að bætt verði við löggin gert ráð fyrir því að ráðherra verði veittar fullnægjandi heimildir til nánari innleiðingar Evrópuþinganna með reglugerð.

Um 5. gr.

Frumvarpið varðar EES-mál og eru sökum þess, í ljósi 8. gr. reglna um þinglega meðferð EES-mála, tilgreindar þær Evrópugerðir sem veitt yrði lagastoð með samþykkt þess. Það er og lagt fram í kjölfar þess að utanríkisráðherra lagði fram þingsályktunartillögu, 475. mál á 153. löggjafarþingi, þar sem samþykkis Alþingis er óskað fyrir þeim breytingum á EES-samningnum sem í ákvörðunum felast og var tillagan samþykkt á Alþingi hinn 6. desember 2022, þingsályktun nr. 4/153.

Um 6. gr.

Ákvæði 1. mgr. þarfnast ekki skýringa.

Með 2. mgr. er lagt til að reglur um aksturs- og hvíldartíma taki ekki til ökutækja, sem eru yfir 2,5 tonnum að heildarþyngd og notuð eru til vöruflutninga á milli landa eða gestaflutninga, fyrr en 1. júlí 2026. Það er svo að ekki verði gengið lengra við innleiðingu tilskipunar (ESB) 2018/645 en nauðsynlegt er.