

Frumvarp til laga

um breytingu á umferðarlögum, nr. 77/2019 (umframlosunargjald og einföldun regluverks).

Frá samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra.

1. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 9. gr. laganna:

- a. Í stað „10 km“ í 1. másl. 1. mgr. kemur: 15 km.
- b. Í stað orðsins „Vélknúnum“ í 2. másl. 2. mgr. kemur: Skráningarskyldum.

2. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 10. gr. laganna:

- a. Við 1. mgr. bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Veghaldara er enn fremur heimilt að kveða á um frekari undanþágur frá banni við umferð í samræmi við 1. og 4. mgr. 84. gr.
- b. 2. mgr. orðast svo:

Veghaldara er heimilt að veita íbúum og rekstraraðilum við göngugötu leyfi til aksturs vélknúinna ökutækja um göngugötuna, til og frá lóð heimilis þeirra eða eftir atvikum lóð fyrirtækis þeirra, hvort heldur almennt eða í einstökum tilvikum. Sama á við um íbúa og rekstraraðila 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 og rekstraraðila sem leyfi hafa til aksturs um göngugötu. Slíkt kort skal vera sýnilegt í eða á ökutæki í göngugötu. Lögreglu er heimilt að leggja hald á göngugötukort til bráðabirgða ef grunur leikur á um misnotkun þess og skal þá afhenda veghaldara kortið. Veghaldari skal afturkalla kort ef um misnotkun er að ræða. Veghaldari getur, að höfðu samráði við lögreglu, sett reglur um göngugötukort þar sem nánar er kveðið á um útgáfu og notkun þeirra.

3. gr.

Í stað orðsins „vélknúði“ í 1. másl. 3. mgr. 28. gr. laganna kemur: skráningarskylt.

4. gr.

E-liður 11. mgr. 58. gr. laganna orðast svo: akstursmat skv. 59. gr., námsheimild skv. 67. gr. og leyfi leiðbeinanda skv. 68., og.

5. gr.

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

6. gr.

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

7. gr.

Við 69. gr. laganna 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 hvernig og í hvaða tilvikum slíkt gjald skal lagt á.

8. gr.

Eftirfarandi breyting verður á 1. mgr. 72. gr. laganna:

- a. Við 2. málslíð bætist: sem gerður er fyrir meira en 750 kg heildarþyngd, svo og hjólhýsi, fellihýsi og tjaldvagn óháð heildarþyngd.
- b. Við bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Ráðherra getur þó í reglugerð kveðið á um skráningarskyldu eftirvagns vélknúins ökutækis sem gerður er fyrir 750 kg heildarþyngd eða minna.

9. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 4. mgr. 82. gr. laganna:

- a. Í stað orðsins „veghaldara“ kemur: Vegagerðarinnar.
- b. Við bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Slíka undanþágu má binda viðeigandi skilyrðum, t.d. um að sá sem óskar eftir slíkri undanþágu afli samþykkis annarra veghaldara eftir því sem við á.

10. gr.

Við 5. mgr. 86. gr. laganna bætist nýr málslíður, svohljóðandi: Þá getur ráðherra heimilað ríkisaðila að sjá um innheimtu gjalds fyrir notkun stöðureita sem viðkomandi ríkisaðili hefur umsjón með.

11. gr.

Í stað tilvísananna „39.–41. gr., 42. gr.“ í 1. mgr. 94. gr. laganna kemur: 39.–42. gr., 1.–4. mgr. 43. gr.

12. gr.

Eftirfarandi breytingar verða á 1. mgr. 95. gr. laganna:

- a. Á eftir tilvísuninni „48. gr.“ í 1. málslíð kemur: 6. mgr. 49. gr.
- b. Á eftir orðinu „gegn“ í 2. málslíð kemur: 1.–5. mgr. og 7. mgr.

13. gr.

Orðin „allt að 500.000 kr.“ í 97. gr. laganna falla brott.

14. gr.

Á eftir orðinu „Eigandi“ í 2. másl. 1. mgr. 110. gr. laganna kemur: eða umráðamaður.

15. gr.

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, sem ætlað er að lagfæra vankanta á lög- unum, koma í veg fyrir aukna stjórnslubyrði og kostnað borgara, einfalda ferli við veitingu tiltekinna undanþágna frá reglum, einfalda ríkisaðila að innheimta gjald fyrir notkun stöðu- reita, skýra orðalag tiltekinna lagaákvæða og loks er frumvarpið þáttur í innleiðingu reglu- gerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/631 frá 17. apríl 2019 um að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir nýjar fólksbifreiðar og ný, létt atvinnuökutæki og um niðurfellingu reglugerða (EB) nr. 443/2009 og (ESB) nr. 510/2011.

2. Tilefni og nauðsyn lagasetningar.

Með samþykkt umferðarlaga, nr. 77/2019, var gerður fjöldi breytinga frá eldri umferðar- lögum, nr. 50/1987. Með tilteknum breytingum þykir hafa verið gengið of langt og ákvæðin vera 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 af Evrópusambandinu 17. apríl 2019 og er hluti af viðleitni sambandsins til að stuðla að mark- miðum Parísarsamkomulagsins frá 12. desember 2015 um að draga úr hnattrænni hlýnun. Með reglugerðinni eru sett útblástursviðmið að því er varðar útblástur koltvísýrings frá nýjum far- þegabifreiðum og nýjum léttum atvinnuökutækjum. Í 8. gr. reglugerðarinnar 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 að meðallosun koltvísýrings á hvern ekinn kílómetra fyrir nýskráðar farþegabifreiðar verði ekki hærri en 95 g af koltvísýringi og ekki hærri en 147 g 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 um- ferðarlögum svo að umrædda reglugerð (ESB) megi innleiða rétt.

3. Meginefni frumvarpsins.

Frumvarpið skiptist í 14 greinar, auk gildistökuákvæðis. Lagðar eru til breytingar á 15 greinum umferðarlaga, nr. 77/2019. Breytingarnar eru eftirfarandi:

1. Hámarksökuhraði í vistgötu verði 15 km á klst. í stað 10 km á klst. og bann við lagningu ökutækja í vistgötu utan merktra staða verði látið taka til allra skráningarskyldra öku- tækja.
2. Veghaldara verði veitt sérstök heimild til að leyfa akstur íbúa og rekstraraðila um göngu- götur til og frá lóð þeirra. Sama eigi við um íbúa og rekstraraðila í nærliggjandi götum ef aðgengi að bifreiðastæðum þeirra er eingöngu frá göngugötu. Þá verði veghaldara veitt heimild til að kveða á um aðrar undanþágur frá banni við akstri vélknúinna ökutækja um göngugötur en taldar eru upp í lögnum með sérákvæði um notkun vegar skv. 84. gr. laganna.

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 utan merktra staða, 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 og leiðbeinanda leyfi til að annast æfingaakstur, verði það ákveðið með reglugerð.
6. Eftirlitsstofnun EFTA (ESA) verði veitt heimild til að leggja gjald á framleiðendur ökutækja sem ekki uppfylla viðmið um hámarksútblástur koltvísýrings.
7. Skráningarskylda eftirvagna sem gerðir eru fyrir 750 kg heildarþyngd eða minna verði afnumin.
8. Í stað þess að leita skuli samþykkis veghaldara þegar Samgöngustofa veitir undanþágu frá reglum um stærð og þyngd ökutækja þegar brún nauðsyn þykir vegna sérstakra flutninga skuli ávallt leita samþykkis Vegagerðarinnar líkt og kveðið var á um í eldri umferðarlögum, nr. 50/1987. Sérstaklega verði þó tekið fram að undanþágu megi binda skilyrðum, m.a. um að umsækjandi um undanþágu afli samþykkis viðkomandi veghaldara.
9. Ráðherra geti heimilað ríkisaðila að sjá um innheimtu gjalds fyrir notkun stöðureita sem ríkisaðili hefur umsjón með án þess að gera þurfi sérstakan samning um innheimtuna.
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 gert skýrara.
12. Hámark sekta fyrir refsiverð brot gegn umferðarlögum sem heimilt er að kveða á um í reglugerð verði ákveðið í sektareglugerð ráðherra en ekki í umferðarlögum..
13. Skýrt komi fram að í þeim tilvikum sem ökumaður, sem er hvorki eigandi né umráðamaður ökutækis, fremur brot gegn tilteknum ákvæðum um stöðvun eða lagningu ökutækisins og gjald er ekki greitt innan tiltekins frests hvíli ábyrgð á greiðslu gjaldsins einnig á eiganda ökutækis eða umráðamanni þess þegar við á.

4. Samræmi við stjórnarskrá og alþjóðlegar skuldbindingar.

Með 7. 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 samkvæmt reglugerð sem ráðherra setur. Þetta er lagt til svo að innleiða megi reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/631 frá 17. apríl 2019 um að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir nýjar fólksbifreiðar og ný, létt atvinnuökutæki og um niðurfellingu reglugerða (EB) nr. 443/2009 og (ESB) nr. 510/2011. Í reglugerðinni er kveðið á um heimild framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins til að leggja á umrædd gjöld. Eftirlitsstofnunin mun fara 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 lögaðila í þeim tilvikum sem framleiðsla þeirra uppfyllir ekki viðmið reglna um framleiðslu ökutækja að því er varðar útblástur koltvísýrings. Almenn 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 t.d. 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 Flugöryggisstofnuninni fyrir brot af ásetningi eða gáleysi á reglum á sviði Flugöryggisstofnunarinnar enda sé sú starfsemi, sem tillaga um sekt grundvallast á, óheimil samkvæmt lögum 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.

Aður en heimild ESA til að leggja sektir á fyrirtæki vegna brota á lögum um loftferðir og reglum settum samkvæmt 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 álitserð um hvort ákvæði reglugerðar þeirrar sem þá var innleidd og þá einkum ákvæði sem veitti erlendri stofnun heimild til að leggja sektir á íslensk fyrirtæki stangaðist á við stjórnarskrá Íslands. Niðurstaðan varð sú að þar sem um væri að ræða vel afmarkað framsal á ríkisvaldi á takmörkuðu sviði og ekki verulega þyngjandi fyrir íslenska aðila hefði Alþingi sem handhafi löggjafarvalds svigrúm til að meta hvort lagasetning sem heimilaði slíkt framsal væri í samræmi við stjórnarskrá. Í álitserðinni 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 þjóðréttaaðila 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 sektarákvæði í reglugerð (ESB) 216/2008 yrði gengið lengra en þegar hefði verið gert í samkeppnismálum samkvæmt samningnum um Evrópska efnahagssvæðið.

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 samkvæmt 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 koltvísyrings. Engir framleiðendur ökutækja eru starfandi á Íslandi og því ljóst að áhrif af umræddu valdframsali verða fyrst og fremst óbein. Í reglugerð (ESB) 2019/631 er gert 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 Evrópska efnahagssvæðinu séu almennt undanþegnir kröfum um útblástursviðmið. Þá segir í reglugerðinni að framleiðendur ökutækja sem framleiða færri en 10.000 nýjar fólksbifreiðar eða 22.000 ný atvinnuökutæki, sem skráð eru á Evrópska efnahagssvæðinu 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.

Drög að frumvarpinu voru birt í samráðsgátt stjórnvalda á vefnum Ísland.is 24. september sl. og frestur til að skila inn umsögnum var til 8. október sl. Í samráðsgáttina bárust 19 umsagnir.

Umsagnir bárust frá Ársæli Haukssyni, Bílgreinasambandinu, Erlendi Smára Þorsteinsyni, Félagi íslenskra bifreiðaeigenda, Finni Sigurðssyni, Halldóri Helga Halldórssyni, Jóni Hauki Haukssyni, Jökli Sólberg Auðunssyni, Kristínu Bjarnadóttur, Landssamtökum hjólríðamanna, lögreglustjóranum á höfuðborgarsvæðinu, Reykjavíkurborg, Sambandi íslenskra sveitarfélaga, Samtökum ferðaþjónustunnar, Samtökum fjármálafyrirtækja, Samtökum verslunar og þjónustu, Sigurði Hauki Gíslasyni, Skattinum og Öryrkjabandalagi Íslands.

Brugðist var við hluta ábendinga og gerðar breytingar á tilteknum ákvæðum frumvarpsins og texta greinargerðar með frumvarpinu. Öryrkjabandalag Íslands gerði athugasemdir við texta í greinargerð um stöðvun og lagningu ökutækja sem brugðist var við með viðeigandi breytingum á greinargerð. Samtök verslunar og þjónustu lögðust gegn afnámi skráningarskyldu smærri eftirvagna en gerðu einnig sérstakar athugasemdir við fyrirhugaða heimild ráðherra til að kveða almennt á um undanþágu frá skráningarskyldu ökutækja með reglugerð. Brugðist var við því með því að setja inn almenna undanþágu smærri eftirvagna annarra en ferðavagna frá skráningarskyldu og bætt var við heimild ráðherra til að kveða eftir sem áður á um slíka skráningarskyldu í reglugerð. Gerðar voru breytingar á ákvæði um göngugötur til að koma til móts við hluta athugasemda Reykjavíkurborgar.

6. Mat á áhrifum.

Samþykkt frumvarpsins kemur fyrst og fremst til með að hafa þau áhrif að komið verður í veg fyrir að íþyngjandi skyldur og kostnaður leggist á eigendur eða umráðamenn tiltekinna ökutækja þegar öryggissjónarmið þykja ekki gefa til kynna að nauðsynlegt sé að þau séu skráð og skoðuð á skoðunarstöð.

Lögfesting heimildar ESA til að leggja umframlosunargjöld á framleiðendur ökutækja sem ekki uppfylla viðmið um losun skaðlegra lofttegunda er til þess fallin að gera Ísland að fýsilegra markaðssvæði að því er varðar vistvæn ökutæki. Ástæða þess er sú að framleiðendur ökutækja sem staðsettir eru á Evrópska efnahagssvæðinu geta skráð vistvæn ökutæki, sem eru nýskráð í aðildarríki sem hefur innleitt reglugerð (ESB) 2019/631, í losunarbókhald sitt og þannig minnkað líkur á því að þeir þurfi að greiða umframlosunargjöld. Þá stuðlar lögfesting heimildarinnar að því að íslenska ríkið standi við alþjóðlegar skuldbindingar sínar.

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. 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, þjónustu tengdri stöðureitum og gerð og viðhaldi göngustíga og tenginga við önnur samgöngumannvirki.

Það að fella brott hámark sekta sem heimilt er að ákveða í sektareglugerð 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 að viðurlög þjóni tilgangi sínum til lengri tíma litið.

Þá mun samþykkt frumvarpsins einfalda ferlið við veitingu undanþágna frá reglum um 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.

Verði frumvarpið samþykkt er gert ráð fyrir að það hafi óveruleg áhrif á tekjur ríkisins.

Um einstakar greinar frumvarpsins.

Um 1. gr.

Með greininni er lagt til að hámarkshraði í vistgötum verði 15 km á klst. í stað 10 km á klst. Í ljósi þess að akstur á 15 km hraða á klst. var leyfður í vistgötum í áraraðir samkvæmt eldri lögum án þess að slíkt fyrirkomulag hafi valdið teljandi vandræðum eða slysum auk þess sem 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 á vistgötum og á afmörkuðum bifreiðastæðum.

Þá er lagt til að bann við lagningu vélknúinna ökutækja utan merktra stæða 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 1. og 2. mgr. 10. gr. laganna um göngugötur.

Lögð er til sú breyting á 1. mgr. að veghaldara verði almennt heimilt að kveða á um frekari undanþágur frá banni vélknúinna ökutækja um göngugötu en nú eru taldar upp í 1. mgr. Slíka undanþágu skuli gera með varanlegu sérákvæði um notkun vegar skv. 84. gr. laganna.

Sú breyting er lögð til á 2. mgr. að í stað þess að sveitarfélagi sé aðeins 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 og rekstraraðila um göngugötur til og frá lóð þeirra auk þess sem heimildin taki til íbúa og rekstraraðila 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, en hana má einnig veita í einstökum tilvikum. Lagt er til að veghaldari gefi út göngugötukort til íbúa og rekstraraðila sem hafa heimild til aksturs um göngugötu í þeim tilgangi að auðvelda umferðareftirlit við göngugötur. Þá verði lögreglu sérstaklega heimilað að leggja hald á göngugötukort til bráðabirgða ef grunur leikur á um misnotkun korts en veghaldara verði afhent haldlögð kort svo að leysa megj úr málum af þessum toga, til að mynda með afturköllun göngugötukorts. Þá er lagt til að veghaldara verði heimilt að setja nánari reglur um útgáfu og notkun göngugötukorta.

Um 3. gr.

Með greininni er lögð til breyting á 1. málsl. 3. mgr. 28. gr. laganna sem kveður á 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 t.d. einnig til skráningarskyldra eftirvagna á borð við tjaldvagna, fellihýsi og hjólhýsi. Breyting þessi er lögð til svo að 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 samkvæmt ákvæðinu verði aðeins látið ná til skráningarskyldra ökutækja og heimild til að leggja á gjald taki því 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 ráðherra setji í reglugerð nánari ákvæði um leyfi leiðbeinanda ökunema í æfingaakstri. Þar verði meðal annars kveðið á um hver gefur út slíkt leyfi.

Um 5. gr.

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

Um 6. gr.

Lögð er til breyting á 1. másl. 4. mgr. 67. gr. laganna um kennsluakstur og 1. másl. 1. mgr. 68. gr. laganna um æfingaakstur. Í 1. másl. 4. mgr. 67. gr. segir að kennsluakstur megi ekki fara fram nema að fenginni námsheimild lögreglustjóra. Í 1. másl. 1. mgr. 68. gr. segir að leiðbeinandi 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 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 að innleiða megi reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/631 frá 17. apríl 2019 um að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir nýjar fólksbifreiðar og ný, létt atvinnuökutæki 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 hvernig og í hvaða tilvikum leggja megi slíkt gjald á. Að öðru leyti vísast til umfjöllunar í 4. kafla.

Um 8. gr.

Með greininni er lögð til breyting á 1. mgr. 72. gr. laganna sem kveður á um skráningu ökutækis. Lagt er til að ekki verði skylt að skrá eftirvagna sem gerðir eru fyrir 750 kg heildarþyngd eða minna, aðra en tjaldvagna, fellihýsi og hjólhýsi, en slíkir eftirvagnar skuli skráningarskyldir óháð heildarþyngd. Þó verði ráðherra heimilt að kveða á um skráningarskyldu þeirra í reglugerð.

Með lögum nr. 77/2019 var gerð breyting á fyrirkomulagi 63. gr. eldri umferðarlaga, nr. 50/1987, á þá leið að með nýju lögunum var byggt á því meginstefnumiði að öll vélknúin ökutæki væru skráningarskyld. Þá voru allir eftirvagnar gerðir skráningarskyldir en ekki einungis þeir sem gerðir voru fyrir meira en 750 kg heildarþyngd auk hjólhýsa og tjaldvagna líkt og hafði verið samkvæmt eldri lögum. Að beiðni samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins tók Samgöngustofa saman tölfræðiupplýsingar um slys á árunum 2009–2018 þar sem eftirvagnar komu við sögu. Samkvæmt upplýsingum stofnunarinnar áttu sér stað fjögur slys á

tímabilinu þar sem óskráð kerra var tilgreind og ein skráðra orsaka var „ökutæki í ólagi“, þ.e. þrjú slys þar sem lítil meiðsli urðu á fólki og eitt þar sem alvarleg meiðsli urðu. Þá áttu sér stað tvö slys á sama tímabili þar sem skráð tengitæki kom við sögu og lítil meiðsli urðu á fólki en „ökutæki í ólagi“ var skráð sem ein af orsökunum í báðum tilvikum. Ekki voru gerðar athugasemdir við ástand eftirvagna í öllum tilvikunum heldur var ýmist um að ræða bilun í tengibúnaði, eftirvagni eða ökutæki sem dró 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 smærri eftirvagna hafi verið gengið lengra en nauðsyn er með tilliti til umferðaröryggis og óhóflegar íþyngjandi skyldur kunni að hafa verið lagðar á eigendur slíkra tækja.

Um 9. gr.

Með greininni eru lagðar til breytingar á 4. mgr. 82. gr. laganna með það fyrir augum að einfalda ferlið við veitingu undanþágna frá reglum um hámark breiddar, lengdar og hæðar ökutækja, með og án farms, þar á meðal um akstur sérstaklega breiðra, langra eða hárra ökutækja.

Samkvæmt upplýsingum frá Samgöngustofu og Vegagerðinni, sem annast hafa veitingu umræddra undanþága, er algengast að þeir flutningar sem um ræðir fari fram á vegum þar sem Vegagerðin er veghaldari. Oft og tíðum er aðeins ekið stuttan spöl eftir vegum annarra veghaldara og þykir því ekki ástæða til að leita samþykkis viðkomandi veghaldara í öllum tilvikum. Eðlilegt þykir þó að við veitingu undanþágna af þessu tagi sé gert ráð fyrir því að binda megi undanþágu skilyrðum, þar á meðal um að afla skuli samþykkis veghaldara þess eða þeirra vega sem flutningur mun fara fram um, ef við á. Þá þykir eðlilegt að gera þá kröfu að sá er óskar eftir slíkri undanþágu afli samþykkis. 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 auk þess sem aðkoma annarra veghaldara en Vegagerðarinnar yrði tryggð þegar ástæða þykir til.

Um 10. gr.

Með greininni eru lagðar til breytingar á 5. mgr. 86. gr. þar sem kveðið er á 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 umsjón með. Með þessu verður ráðherra heimilt að ákveða að ríkisaðilar sem þess óska megi innheimta gjald fyrir notkun stöðureita í þeirra umsjón og umráðum án þess að gera þurfi sérstakan samning um innheimtu í hverju tilviki fyrir sig.

Um 11. gr.

Með greininni er lagt til að heimilt verði að beita sektum fyrir brot gegn ákvæðum 1.–4. mgr. 43. gr. laganna um undanþáguheimildir fyrir hjólreiðamenn. Í 43. gr. laganna er meðal annars kveðið á um skyldu hjólreiðamanna til að gæta ýtrustu varkárni við hjólreiðar á gangstétt, göngustíg og göngugötu og til að víkja fyrir gangandi vegfarendum á slíkum stöðum, 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 ólíka samgöngumáta á borð við gangandi, hjólandi og akandi en áður var. Því þykir rétt að gera ráð fyrir því að brot gegn ákvæðum laganna þar sem sérstaklega reynir á samspil þessara ólíku samgöngumáta geti varðað sektum.

Um 12. gr.

Með greininni er lagt til að 1. mgr. 95. gr. laganna um brot er varða 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 2. másl. 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 samkvæmt almennri málnotkun og hið sama gildi um þann sem hjólar eða reynir að hjóla, jafnvel þó að reiðhjól sé skilgreint sem ökutæki samkvæmt lögnum. Því er lagt til að gerðar verði breytingar á 1. mgr. 95. gr. svo að enginn vafi leiki lengur á 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 13. gr.

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

Lagt er til að í stað þess að hámark sekta sem heimilt er að ákveða í reglugerð fyrir refsiverð brot gegn lögnum sé tiltekið í umferðarlögum verði það ákveðið í umræddri sektareglugerð sem sett er samkvæmt heimild í greininni. Þetta er meðal annars lagt til með skilvirkni að leiðarljósi enda verðlagsbreytingar tíðar hér á landi en ákvæðum laga er almennt ætlað að standast tímans tönn. Sem dæmi má nefna að þegar hámarksfjárhæð samkvæmt ákvæðinu varð 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 14. gr.

Með greininni er lagt til að skýrt komi fram að ábyrgð á greiðslu gjalds sem lagt er á skv. 1. mgr. 110. 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 algeru heimildarleysi. Hér er átt við skráðan umráðamann samkvæmt ökutækjaskrá. Það á til dæmis við í þeim tilvikum þegar einstaklingur hefur ökutæki á rekstrarleigu en þá þykir ekki rétt að ábyrgð á greiðslu gjaldsins falli á eiganda ökutækisins sem hefur verulega takmörkuð umráð yfir ökutækinu.

Um 15. gr.

Ákvæðið þarfnast ekki skýringa.